EDITORA GLOBO

TODOS OS VENCEDORES: AUDI A5 | BMW X3 | AUDI A6 E-TRON | FORD MAVERICK TREMOR | PORSCHE 911 GTS | ATENDIMENTO: HONDA | PÓS-VENDA: NISSAN

Auto esporte

CARRO DO ANO

Auto esporte

RENAULT BOREAL

MARCA FRANCESA CONQUISTA UM HISTÓRICO BICAMPEONATO EM DISPUTA CONTRA VOLKSWAGEN TERA, HONDA WR-V, NISSAN KICKS E GAC GS4

O SALÃO DO AUTOMÓVEL VOLTOU!
MENOR E MAIS SIMPLES, PORÉM BEM ORGANIZADO E COM MUITAS NOVIDADES. MOSTRAMOS OS DESTAQUES

GAC GS4, OMODA 5 E TOYOTA COROLLA CROSS
OS TRÊS SÃO HÍBRIDOS SEM RECARGA EXTERNA QUE FAZEM ATÉ 20 KM/L, MAS QUAL É O MELHOR? COMPARAMOS

CARGA TRIBUTÁRIA FEDERAL APROXIMADA 4,65%

DEZEMBRO 2025 / JANEIRO 2026 I Nº 717 I R$ 30

100 ANOS DE GLOBO

ines249

GWM

CHEGOU O NOVO GWM

HAVAL H6

HAVAL
GWM HAVAL H6
PHEV 35

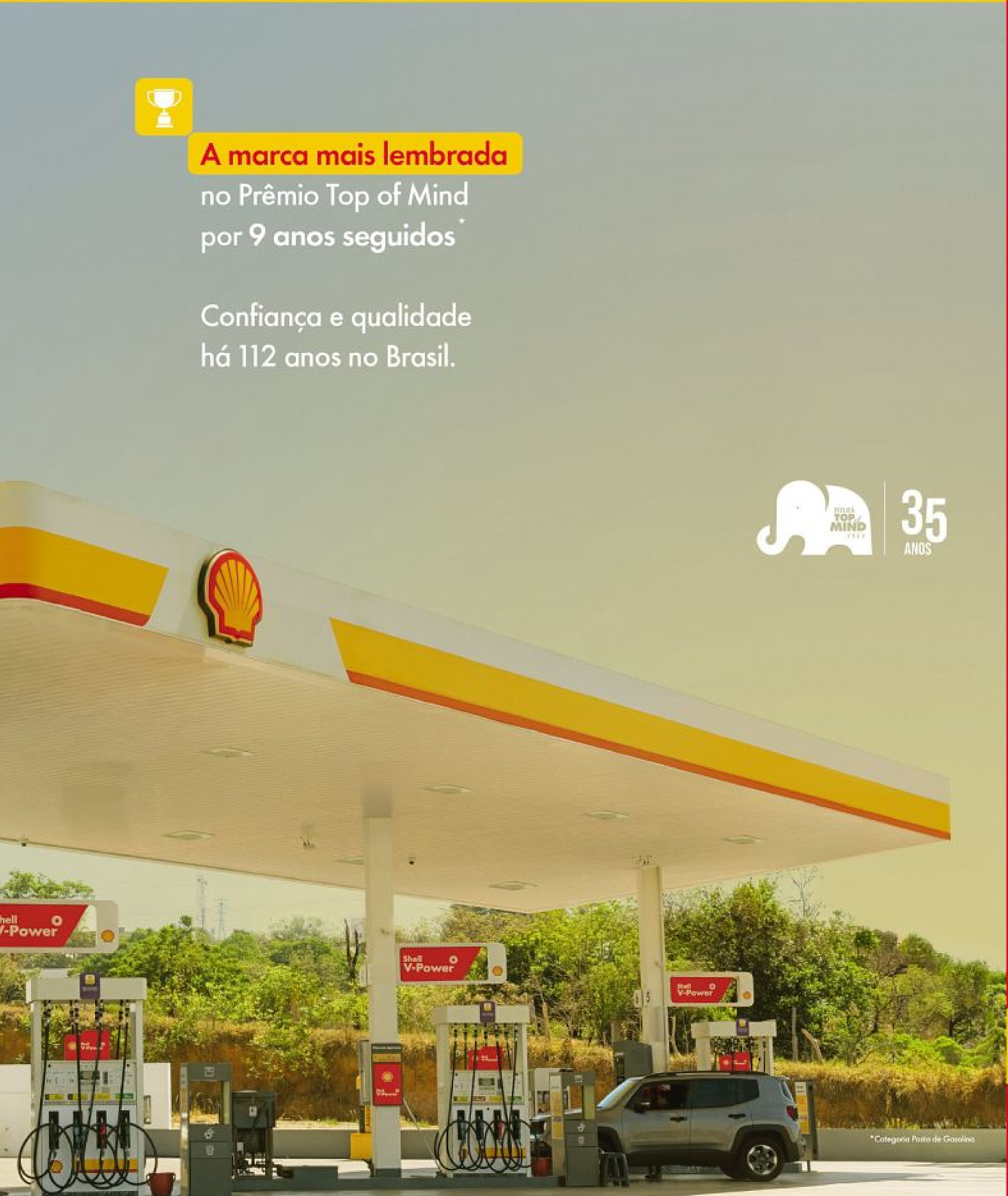
COMANDOS DE VOZ PARA CONTROLE DO AR-CONDICIONADO,
TETO SOLAR, NAVEGAÇÃO E MUITO MAIS.

ines249

Desacelere. Seu bem maior é a vida.
IBAMA
PROCONVE
HOMOLOGADO
300+ COMANDOS DE VOZ COM IA.
O NOVO HAVAL H6 CONHECE VOCÊ, QUE AMA TECNOLOGIA.
FAÇA UM TEST DRIVE.
WWW.GWMMOTORS.COM.BR

ines249

Escolha com confiança. Escolha Shell.


Shell V-Power
FOLHA TOP OF MIND
35 ANOS

A marca mais lembrada
no Prêmio Top of Mind
por **9 anos seguidos***

Confiança e qualidade
há 112 anos no Brasil.

*Categoria Posto de Gasolina

ines249

Shell
V-Power

Performance
que v-ocê sente

Limpa até 100%
dos resíduos
acumulados no motor

Restaura o
desempenho do motor

Sensação de
carro novo, de novo

V-ai de Shell V-Power

A Shell V-Power remove e protege contra o acúmulo de resíduos que prejudicam o desempenho nos principais componentes do sistema de combustível, como válvulas e/ou bicos injetores. Testado em carros movidos a gasolina. Os efeitos e benefícios reais são verificados quando comparados com o combustível comum e podem variar de acordo com o tipo, idade e condições do veículo, bem como o estilo de condução. A marca Shell é licenciada à Raízen S.A.

ines249

SUMÁRIO

Dezembro 2025 / Janeiro 2026 — edição 717

Autoesporte
CARRO DO ANO
RENAULT BOREAL

RENATO DURÃES

46
Autoesporte
CARRO DO ANO
2026

IGNIÇÃO

10 Ferrari SC40
14 Clássico: Fiat Stilo Abarth
20 5 razões: Citroën C3 XTR
22 Carro da Audi para a F1
24 Combustível consciente: tipos de combustível
28 Destaques do Salão do Automóvel 2025
38 Autoelétrico: o carregador mais rápido do mundo
40 Coluna: Marli Olmos
42 Coluna: Luiz Guerrero

ÁREA RESTRITA

44 Nova picape da Volkswagen cabine simples

CAPA

46 Carro do Ano 2026

COMPARATIVO

82 GAC GS4 x Omoda 5 HEV x Toyota Corolla Cross

TESTAMOS

70 BYD Yuan Pro híbrido
76 Novo Nissan March
92 Geely EX2
96 BMW X3 30 xDrive M Sport
100 Novo GWM Haval H6
104 Peugeot 2008 GT Hybrid
108 GAC GS3
112 Fiat Mobi Trekking
116 Foton Tunland

SEÇÃO

120 Mundo Sobre Rodas: como se produz um pneu
126 Coluna: Marcos Rozen

MERCADO

128 Os mais vendidos
129 Vendas por categoria

BASTIDORES DA EDIÇÃO

130 Por onde nossa equipe andou ao longo do mês

SOBRE MOMENTOS INTENSOS (E INESQUECÍVEIS)

A equipe de **Autoesporte** já estava preparada: no dia 19 de novembro começariam as coletivas de imprensa do Salão do Automóvel 2025, marcando o tão aguardado retorno da feira após um hiato de sete anos. Para qualquer jornalista do meio, esse tipo de cobertura é sempre o mais importante, devido ao altíssimo volume de conteúdo e informações.

Se para qualquer veículo de imprensa já seria um desafio, aqui tivemos de lidar quase simultaneamente com o Carro do Ano 2026, realizado em 25 de novembro. Um evento inesquecível, com recorde de 27 carros e 15 motores finalistas, de 21 marcas diferentes, divididos em seis categorias de Carro do Ano e três categorias de Motor do Ano.

Além do que habitualmente essa premiação já traz, nesta edição do Carro do Ano tivemos a estreia dos prêmios Atendimento do Ano e Pós-Venda do Ano, em parceria com a Decoupling, renomada consultoria que usa novos recursos de transformação digital para analisar o índice de satisfação dos clientes em diversas etapas da jornada de compra e manutenção com base em depoimentos espontâneos.

Também voltamos, depois de muito tempo, a exibir os cinco carros finalistas da categoria principal no local, na noite da revelação dos vencedores, o que deu à festa um charme para lá de especial. Meus agradecimentos aos times de eventos e projetos da Editora Globo, ao nosso piloto de testes, Alexandre Silvestre, ao editor-chefe, André Paixão, e ao editor executivo, André Schaun, por terem possibilitado que esse detalhe tão importante saísse do papel.

Com o Salão concluído — e já confirmado para 2027 — e os vitoriosos do Carro do Ano 2026 divulgados, preparamos esta linda edição para coroar um ano cheio de projetos, conteúdos exclusivos, incontáveis furos de reportagem e, claro, muitos testes e comparativos. Enfim, repleto de jornalismo. As últimas semanas de novembro foram intensas, mas, se pararmos para pensar, o ano inteiro foi de muita intensidade, e com diversos motivos para celebrar.

Assim, desejo a todos os leitores uma excelente passagem rumo a 2026, com um ótimo Natal e um alegre réveillon, e um novo ano cheio de conquistas e desafios estimulantes, tanto pessoais quanto profissionais — como foi 2025 para **Autoesporte**. Aproveito para agradecer ao editor Marcus Celestino, que está deixando a casa para iniciar outro ciclo na carreira. Obrigado por tudo, Celesta, e que seja feliz nesse novo momento profissional!

O mundo nunca para de girar e os fatos nunca param de surgir. Mas é só a magnitude da cobertura de um Salão do Automóvel ou de um prêmio como o Carro do Ano que deixa verdadeiramente sua marca no incansável e imparável tempo.

LF

LEONARDO FELIX, diretor de redação
(leonardo.felix@edglobo.com.br)

ines249

NISSAN
NO KAIT
NISSAN
KAIT
CABE
tudo que você precisa.
PORTA-MALAS
DE 432L.
CONECTIVIDADE
SEM FIO.
NISSAN
NOVO NISSAN **KAIT**
SAIBA MAIS EM NISSAN.COM.BR/KAIT
Imagem ilustrativa. Consulte versões e configurações disponíveis no site.
Desacelere. Seu bem maior é a vida.

ines249

DIRETOR GERAL: Frederic Zoghaib Kachar
DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO DE AUDIÊNCIA E COMERCIAL: Tiago Afonso
DIRETOR NACIONAL DE NEGÓCIOS: Samuel Sabbag
DIRETORIA EDITORIAL: Daniela Tófoli e Maria Fernanda Delmas

Autoesporte

DIRETORA EDITORIAL DE MARCAS DE ECONOMIA E NEGÓCIOS: Maria Fernanda Delmas
DIRETOR DE REDAÇÃO: Leonardo Felix
EDITOR-CHEFE: André Paixão
EDITOR EXECUTIVO: André Schaun
EDITOR: Marcus Celestino
REPÓRTERES: Cauê Lira, Jady Peroni e Vitória Drehmer
ANALISTA DE MÍDIAS SOCIAIS: Júlia Maria Toledo
COLABORADORES: Dyogo Fagundes, Luiz Guerrero, Marcos Rozen, Marli Olmos, Monique Murad Velloso, Murilo Góes e Renato Durães
TRAINEE: Karen Sousa
ESTAGIÁRIA: Gabriely Rodrigues

ESTÚDIO DE CRIAÇÃO
DIRETOR: Rodrigo Buldrini
EDITORES DE ARTE ASSISTENTES: Clayton Rodrigues e Daniel Pastori
DESIGNERS: Demetrios Cardozo, Felipe Hideki Yatabe e Pablo Gonzalez
ESTAGIÁRIA: Laura Andrade

MERCADO ANUNCIANTE

SEGMENTOS: FINANCEIRO – INDÚSTRIA/ ENERGIA – SERVIÇOS PÚBLICOS SOCIAIS

DIRETOR DE NEGÓCIOS: Emiliano Morad Hansenn *GERENTE DE NEGÓCIOS:* Catarina Augusta Pedroso dos Santos *COORDENADORA DE NEGÓCIOS* (PUBLICIDADE LEGAL): Francimaria Pacheco da Silva Santos *COORDENADOR DE NEGÓCIOS:* Fabio Bastos Ferreira de Andrade *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* Fabiana Sales Torres, Gabriel Dória, Juliana Fernandes, Luciana Simon, Renata Ritzmann e Selma Teixeira da Costa.

SEGMENTOS: EDUCAÇÃO – MONTADORAS – VAREJO – TELECOM – TECNOLOGIA – ELETRÔNICOS – ENTRETENIMENTO – SHOPPING – MÍDIA

DIRETORA DE NEGÓCIOS: Lilian Cassamassimo Baima *COORDENADORA DE NEGÓCIOS:* Alecsandra Regina da Cruz Altran *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* Flávia Marangoni, Iago de Castro Spinelli, Karina Penachio Primon, Lucas Cunha, Michelle Milane e Renata de Carvalho.

SEGMENTOS: MODA – BELEZA – HIGIENE DOMÉSTICA E PESSOAL – DECORAÇÃO – SAÚDE – CIAS. AÉREAS – TURISMO – PUERICULTURA – ALIMENTOS E BEBIDAS – OUTROS

DIRETORA DE NEGÓCIOS: Roberta Fairbanks *COORDENADORA DE NEGÓCIOS* (DECORAÇÃO)*:* Fátima Regina Ottaviani *COORDENADORA DE NEGÓCIOS* (ENTRETENIMENTO – SAÚDE – TURISMO)*:* Barbara Roberta Ferreira Conte *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* André Frascá Scorvo, Arthur Alves de Carvalho, Cesar Augusto Picchi Daltozo, Eliana Lima Fagundes e Jessica Arslan.

ESCRITÓRIOS REGIONAIS

SEGMENTOS: AGRONEGÓCIO – IMOBILIÁRIO – INFRA/LOG

GERENTE DE NEGÓCIOS/REGIONAIS: João Carlos Meyer *GERENTE DE NEGÓCIOS:* Diana Maes *COORDENADORA DE NEGÓCIOS* (AGRONEGÓCIO – IMOBILIÁRIO – INFRA/LOG)*:* Cristiane Nogueira *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* Ana Carolina Lima e Rodrigo Kanno.

RIO DE JANEIRO

DIRETOR DE NEGÓCIOS: Marcelo Lima da Cunha Mattos *GERENTES DE NEGÓCIOS:* Alessandra de Oliveira Correa Fernandes (ALIMENTOS E BEBIDAS – INDÚSTRIA – SAÚDE), Darlene Bastos Campos Machado (VAREJO) e Monica Monnerat C. da Gama e Silva (BELEZA – MODA – SHOPPING) *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* Beatriz dos Santos Alves, Claudia de Carvalho Coutinho, Daniela Nunes Lopes e Kalinka Martins Valadares de Araújo.

COORDENADOR GERAL DE PME E NOVOS NEGÓCIOS: Fabio Paz do Lago *COORDENADOR DE ÁREA:* Jorge Guaiacy *COORDENADORA DE TELEMARKETING:* Valéria Brasil *EXECUTIVO DE NEGÓCIOS (CORRETORES):* Miguel Fernandes

DIRETOR DE NEGÓCIOS (GOVERNO – SERVIÇOS PÚBLICOS SOCIAIS – ENERGIA)*:* Luiz Fernando Manso *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* Alex Marins, Robert de Souza Correa (ENERGIA) e Claudia Cubeiro (GOVERNO).

BRASÍLIA

DIRETOR DE NEGÓCIOS: Luiz Fernando Manso

DESENVOLVIMENTO COMERCIAL

GLAB: Silvia Rogar

PROJETOS ESPECIAIS (RJ/SP): Leonardo André

EVENTOS (RJ/SP): Daniela Valente

OPERAÇÕES COMERCIAIS

GERENTE DE OPERAÇÕES COMERCIAIS: Anderson Góes Silva

Onde Autoesporte está

SITE AUTOESPORTE
autoesporte.globo.com

FACEBOOK
facebook.com/RevistaAutoesporte

PODCASTS
CBN Autoesporte

INSTAGRAM
@autoesporte

CBN
Segundas e quartas-feiras às 19h20; domingos às 9h

X (TWITTER)
@autoesporte

YOUTUBE
youtube.com/autoesporte

Autoesporte 100
GAC
AION UT
MAIOR QUE OS RIVAIS
TESTE EXCLUSIVO

MAIS UM RIVAL DO DOLPHIN

Várias chinesas estão de olho no sucesso do BYD Dolphin. Uma é a GAC, que vai lançar o Aion UT no Brasil. Autoesporte avaliou o elétrico com exclusividade na China.

Deseja falar com a Editora Globo?

Atendimento e assinaturas
(11) 4003-9393
www.sacglobo.com.br

Horário de atendimento:
Seg. a sáb. das 8h às 15h
www.assineglobo.com.br

Para anunciar
publicidade@edglobo.com.br
(11) 3736-7205

Na internet
www.assineglobo.com.br/sac
(11) 4003-9393

Vendas corporativas e parcerias
(11) 3767-7226
parcerias@edglobo.com.br

Licenciamento de conteúdo
(11) 3767-7005
venda_conteudo@edglobo.com.br

Edições anteriores
O pedido será atendido por meio do jornaleiro ao preço da edição atual desde que haja disponibilidade de estoque. Faça seu pedido na banca mais próxima.

Para se corresponder com a Redação
autoesporte@edglobo.com.br

FSC
www.fsc.org
FSC® C122409

O Bureau Veritas Certification, com base nos processos e procedimentos descritos no seu Relatório de Verificação, adotando um nível de confiança razoável, declara que o Inventário de Gases de Efeito Estufa – Ano 2011, da Editora Globo S.A., é preciso, confiável e livre de erro ou distorção e é uma representação equitativa dos dados e informações de GEE sobre o período de referência, para o escopo definido; foi elaborado em conformidade com a NBR ISO 14064-1:2007 e Especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol.

AUTOESPORTE É UMA PUBLICAÇÃO MENSAL DA EDITORA GLOBO S.A.
RUA GERIVATIBA, 207 • BUTANTÃ • SÃO PAULO • SP • CEP 05501-030
Impressão: Log & Print Gráfica e Logística S/A
Rua Joana Foresto Storani, 676 – Distrito Industrial Vinhedo – SP.
Impressa em papel Inpacel LWC Coating 60 g/m².

G.lab
Criar, conectar, distribuir.

O QUE É O G.LAB
O G.Lab elabora conteúdos de qualidade patrocinados por empresas que contratam seus serviços. Esses conteúdos são identificados por expressões como “apresenta”, “apresentado por”, “oferecimento”, “especial publicitário”, “conteúdo publicitário”, “publieditorial” e “promo”.

ines249

Autoesporte
CARRO DO ANO
2026

59ª EDIÇÃO

UM ENCONTRO QUE FORTALECE A INDÚSTRIA

A **Autoesporte** agradece a participação de todos que integraram a **59ª edição do Prêmio Carro do Ano**. O envolvimento de montadoras, marcas e parceiros reforçou o caráter técnico e estratégico do evento, dedicado à evolução e à profissionalização do mercado automotivo.

O encontro reafirma seu papel como espaço de diálogo e atualização do setor, celebrando os destaques e lançamentos da indústria ao longo de 2025 e valorizando a inovação e o desempenho das principais marcas do país.

Agradecemos o compromisso, a parceria e a confiança de cada participante.

CARRO DO ANO

PATROCÍNIO
Shell V-Power
BANCO PAN

PARCERIA
decoupling

AUDITORIA
EY Shape the future with confidence

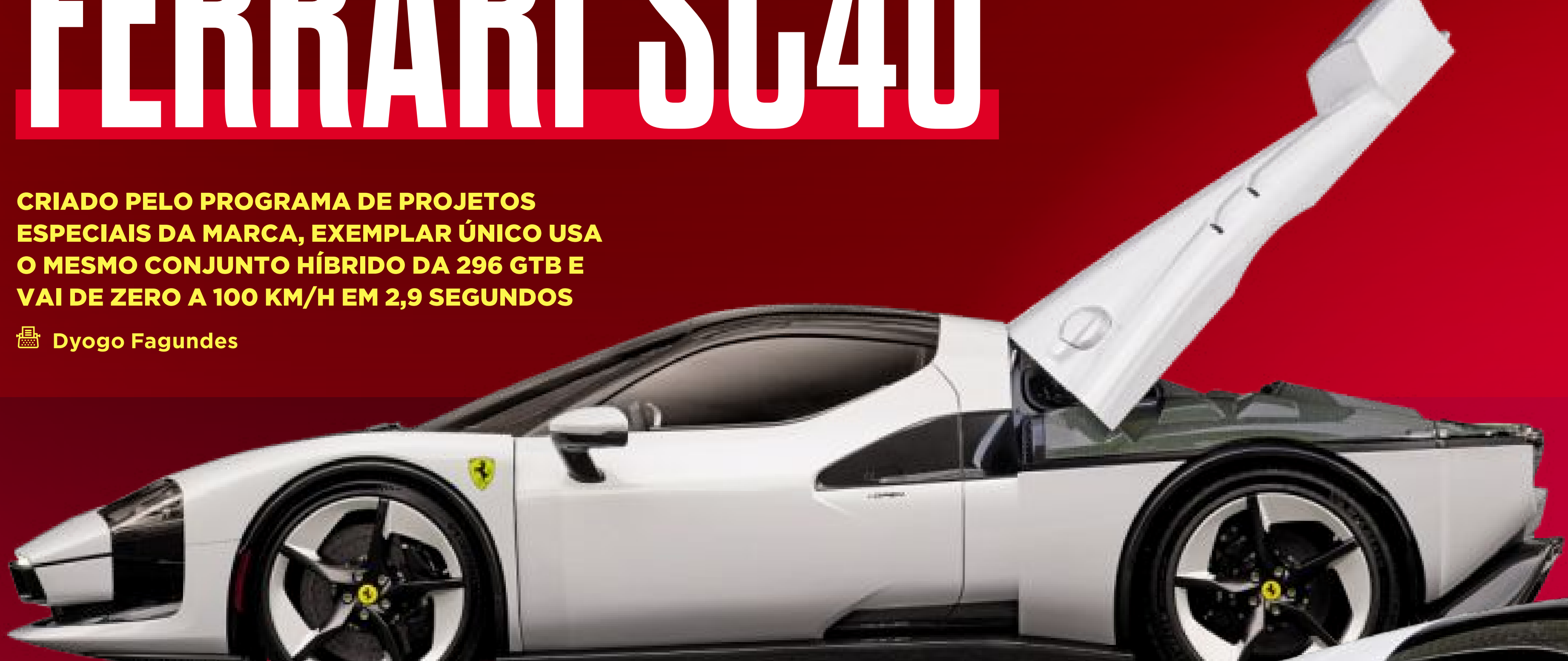
REALIZAÇÃO
Autoesporte
EDITORA GLOBO
100 ANOS DE GLOBO

ines249

FERRARI SC40

CRIADO PELO PROGRAMA DE PROJETOS ESPECIAIS DA MARCA, EXEMPLAR ÚNICO USA O MESMO CONJUNTO HÍBRIDO DA 296 GTB E VAI DE ZERO A 100 KM/H EM 2,9 SEGUNDOS

Dyogo Fagundes



Produzida entre 1987 e 1993 como um dos carros mais icônicos de sua época, a Ferrari F40 está sendo homenageada por meio do programa Special Projects da marca. A divisão é responsável por desenvolver veículos únicos e acaba de apresentar ao público a novíssima SC40. O design foi cuidadosamente pensado para reproduzir elementos do esportivo original; o conjunto mecânico — híbrido —, por sua vez, vem emprestado da 296 GTB.

No visual, a reinterpretação da lendária F40 fica evidente no capô longo e baixo, bem como nas proporções quadradas e na asa traseira fixa pintada de branco. Destaque ainda para as linhas verticais que percorrem os para-lamas dianteiros, os cortes das portas e a tampa do motor — tudo assinado pelo diretor de design Flavio Manzoni.

Na dianteira, os faróis ficam posicionados nas extremidades do carro e são emoldurados por carcaças pretas que se conectam a uma única entrada de ar que atravessa o para-choque. Na traseira, destacam-se as lanternas estreitas inspiradas na 296 GTB e o escapamento de titânio-carbono impresso em 3D.

Quanto à mecânica, a SC40 usa o mesmo conjunto híbrido da 296 GTB, ou seja, motor 3.0 V6 biturbo combinado com um propulsor elétrico e câmbio de dupla embreagem de oito marchas. Ao todo, são 841 cv de potência e 76,5 kgfm de torque combinados, que garantem aceleração de zero a 100 km/h em 2,9 segundos e velocidade máxima de mais de 330 km/h.

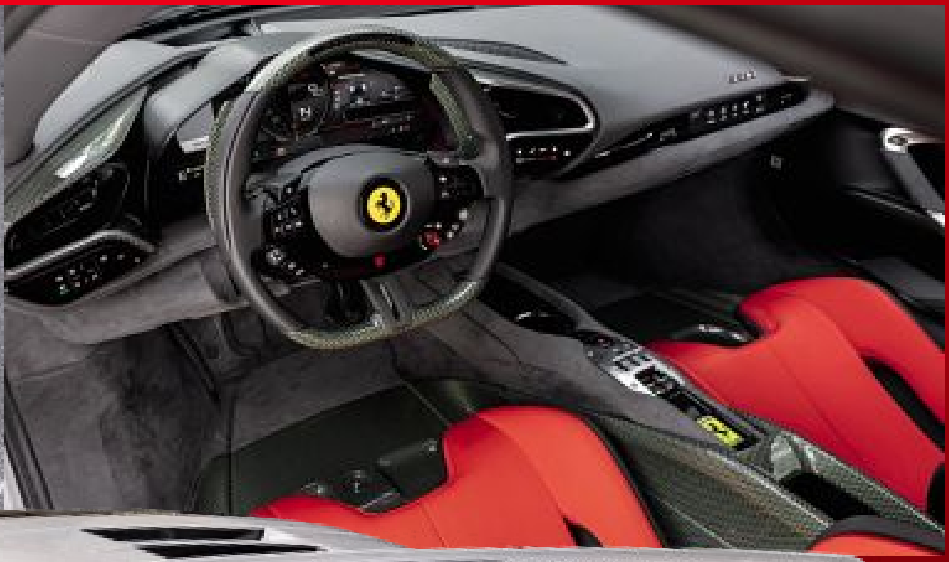
Como referência, o V8 biturbo da F40 original entregava 478 cv de potência e rendia uma velocidade máxima de 323 km/h. O modelo do final dos anos 1980 pesava menos de 1.370 kg e dependia exclusivamente da aderência mecânica e da habilidade do motorista. Já a SC40 pesa 1.565 kg e auxilia o condutor com aerodinâmica ativa, sistema híbrido de distribuição de torque e controles eletrônicos de estabilidade.

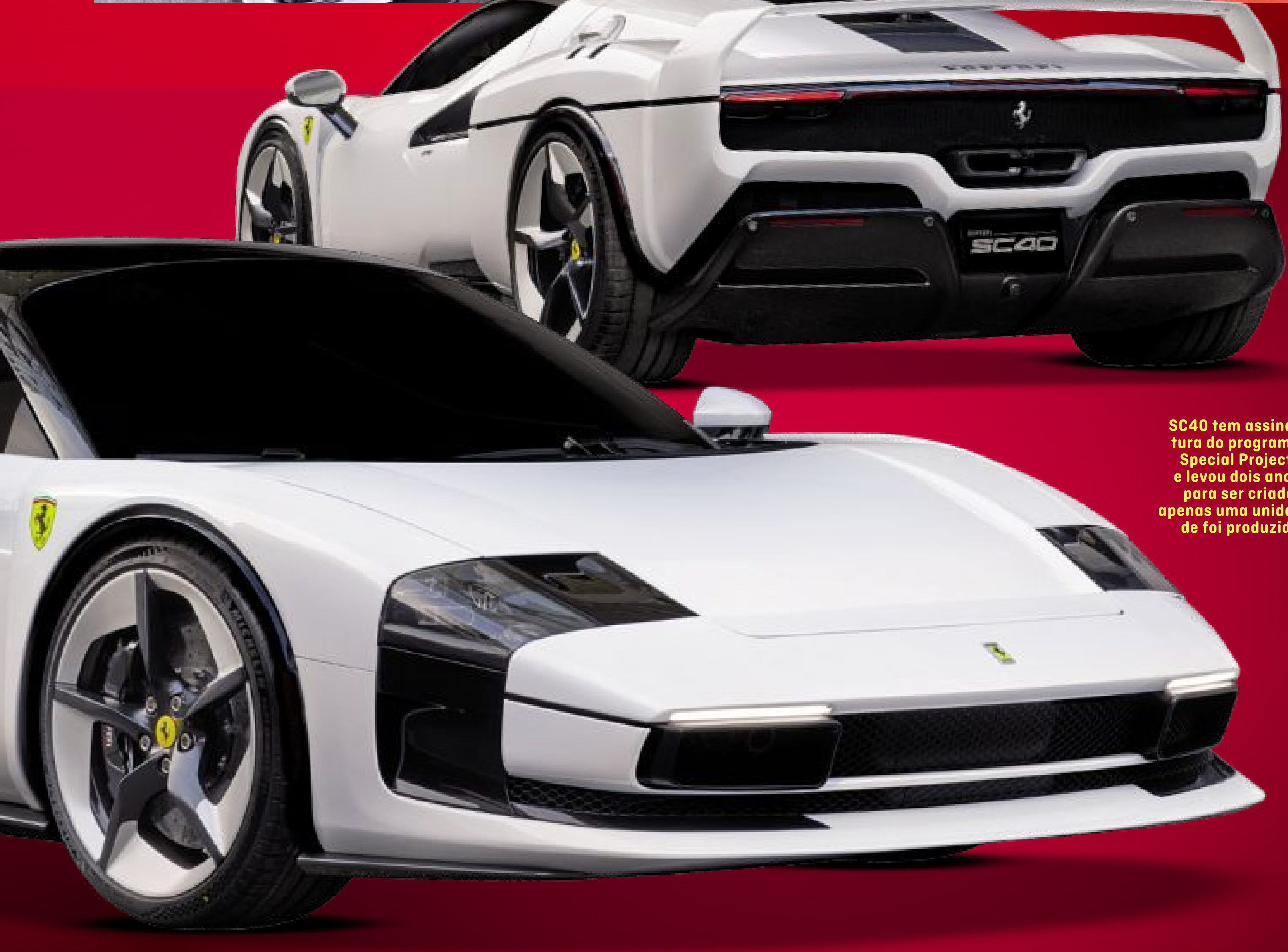
F40

Produzida entre 1987 e 1993, foi criada para celebrar os 40 anos da marca e é até hoje uma das Ferraris mais icônicas

DIVULGAÇÃO

ines249





SC40 tem assinatura do programa Special Projects e levou dois anos para ser criada; apenas uma unidade foi produzida

Por dentro, as referências da F40 estão presentes principalmente na composição dos materiais do modelo especial. O carbono-Kevlar reaparece nos apoios para os pés, tapetes e volante, combinado com Alcantara Charcoal e tecido Jacquard vermelho.

Como todos os modelos do programa de operações especiais da Ferrari, apenas uma unidade da SC40 foi colocada à venda. O projeto levou cerca de dois anos para ser concluído e o próprio cliente trabalhou em estreita colaboração com a marca durante o desenvolvimento.

FERRARI SPECIAL PROJECTS
DIVISÃO É ESPECIALIZADA EM CRIAR PROJETOS ÚNICOS, PERSONALIZADOS CONFORME O DESEJO DE UM CLIENTE

ines249

O Honda WR-V chegou com espaço de sobra para tudo o que importa. Com uma combinação perfeita entre conforto, segurança e tecnologia, a rotina não tem a menor chance. Viva momentos incríveis, do começo ao fim, com o novo SUV da Honda.

IBAMA
PROCONVE
HOMOLOGADO

Desacelere. Seu bem maior é a vida.
*Consulte termos da garantia.

Acesse
honda.com.br/wrv

ines249

publicis
CHEGOU O
WR-V
Incrível do começo ao fim de semana
WR-V
6 ANOS
GARANTIA TOTAL
Vá até uma concessionária Honda
e faça um test drive.
HONDA

ines249

No melhor dos Stilos

CLÁSSICOS

ÚNICO NO BRASIL, ESTE STILO ABARTH NA COR AZUL VITALITY FOI UM DOS CARROS MAIS EQUIPADOS DA FIAT E QUASE CUSTOU O EMPREGO DE TODO UM DEPARTAMENTO

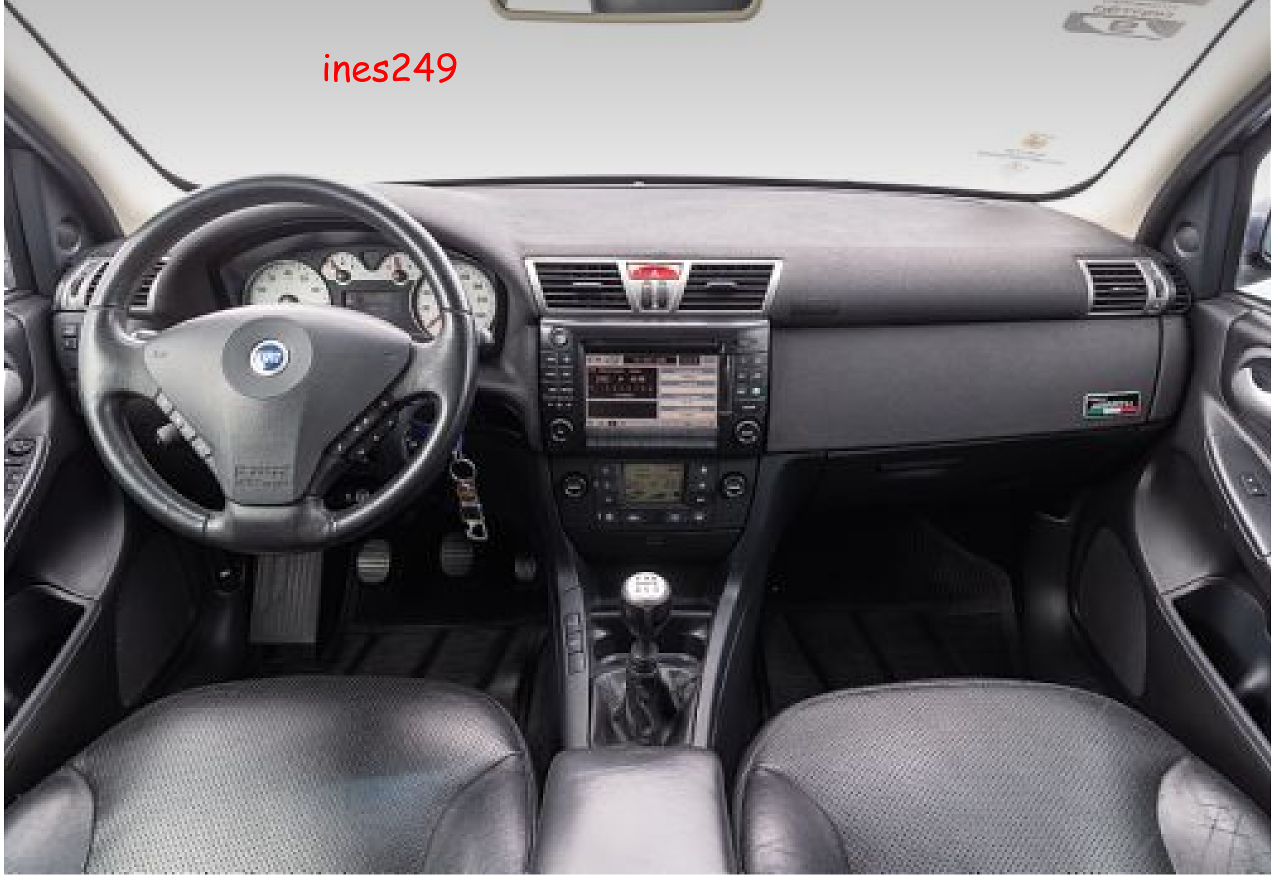
Cauê Lira | Renato Durães

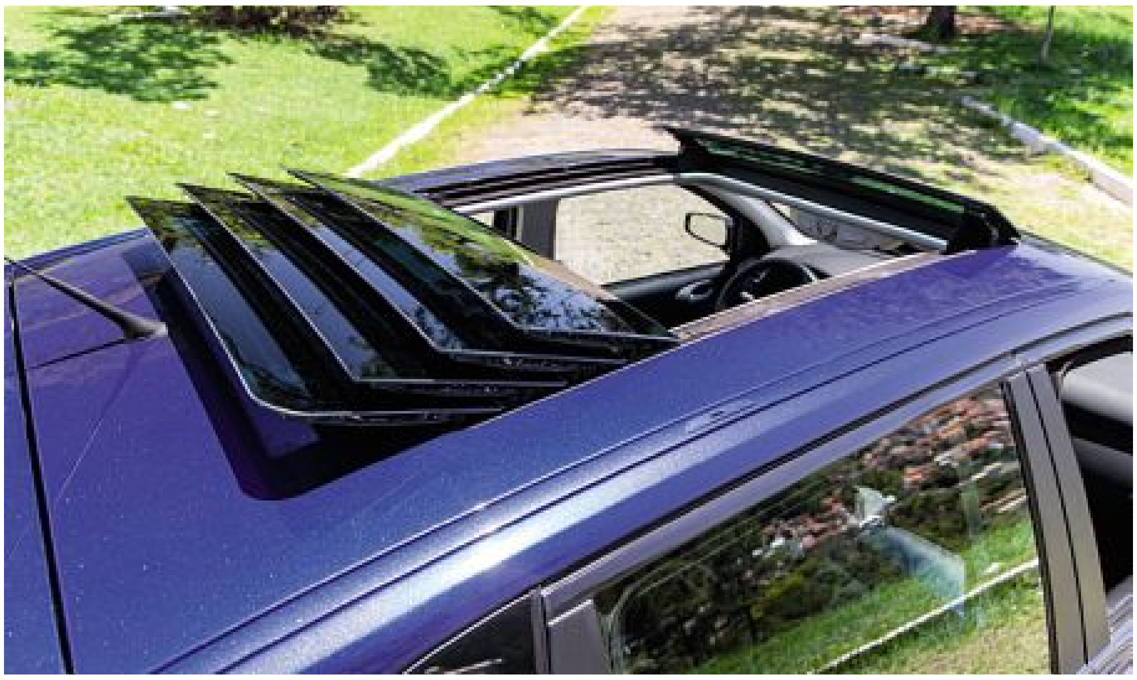
ines249

O ano era 2007. O engenheiro italiano Claudio Demaria (1954-2022), chefe de engenharia da Fiat no Brasil, pensou em uma ideia para realizar o sonho de ter um Stilo Abarth na cor Azul Vitality. Só havia um problema: tal tonalidade era exclusiva do Palio. Foi então que um grupo de engenheiros aproveitou um fim de semana de calmaria na fábrica de Betim (MG) para pintar a carroceria do hatch médio na linha de montagem do irmão. Nascia o único Stilo Abarth Azul Vitality feito no Brasil, ao custo de uma grande bronca de outros departamentos da fábrica.

O comerciante Matheus Huttembergue se intrigou com a história desse Abarth tão único. Sendo um dos maiores colecionadores de modelos Fiat do Brasil, usou sua rede de contatos e a internet para localizá-lo. “Foi a primeira vez que a cor Azul Vitality foi usada no Stilo”, conta. Parece que o teste deu certo. “A partir de 2008, a cor passou a fazer parte do catálogo — mas nenhum Abarth foi produzido assim”, completa. Ou seja, qualquer Stilo Abarth nessa cor é um “cover”, e não um veículo oficial produzido pela Fiat. Só o Demaria teve esse carro.

FIAT
Auto esporte


ines249



Teto Sky Window: tem que saber usar, ou ele emperra com facilidade

Durante a pesquisa, o colecionador descobriu parte da história: depois de pertencer ao engenheiro Claudio Demaria, o Stilo passou por vários donos — chegou a ser rebaixado e receber rodões. Apesar da customização, sua estrutura permaneceu íntegra, bem como o estado geral de conservação externo e interno.

Quando Matheus enfim localizou o carro, o hatch já estava todo original e precisava apenas passar por manutenção. Ele mesmo desmontou o motor em sua oficina, em Pedreira (SP), e fez os ajustes necessários. Quando não tinha uma ferramenta, ia até a concessionária da Fiat na cidade ao lado para pegar emprestada.

Chama a atenção o fato desse Stilo ser surpreendentemente bem equipado para a época — ainda mais sendo nacional. Sua lista chega a ser recheada mesmo nos dias de hoje.

Tinha teto solar elétrico Sky Window dividido em quatro lâminas, bancos de couro com ajustes elétricos e aquecimento, central multimídia, GPS nativo, Bluetooth, espaço para cartão SIM, painel de instrumentos colorido, ar-condicionado digital de duas zonas e volante multifuncional. O banco traseiro tinha apoio de braço central e poderia ser reclinado para deixar a viagem mais confortável. Na Fiat, só a Toro foi capaz de repetir alguns desses equipamentos muitos anos depois, e vários nem apareceram na picape, que é o carro mais caro da marca italiana atualmente.

O veneno do escorpião corria pelo motor 2.4 aspirado de cinco cilindros movido a gasolina, com 20V. Importado da Europa, era o mesmo do Marea — e os números de época apontavam

ines249

FIAT STILO ABARTH

MOTOR
Diant., tranv., 5 cil. em linha, 2.4 20V, gasolina

POTÊNCIA
167 cv a 5.750 rpm

TORQUE
22,8 kgfm a 3.500 rpm

CÂMBIO
Manual, 5 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)

PNEUS
205/55 R16

DIMENSÕES
Compr.: 4,25 m
Largura: 1,75 m
Altura: 1,53 m
Entre-eixos: 2,60 m

TANQUE
58 litros

PORTA-MALAS
380 litros

PESO
1.330 kg

167 cv de potência e 22,8 kgfm de torque, com o câmbio manual de cinco marchas com engates longos. É claro que o Stilo herdou as questões problemáticas que cercam esse motor. Para começar, sendo importado, para obter peças originais é preciso recorrer a sites internacionais, como o Ebay. Nem todo mecânico tem a habilidade e o conhecimento para acessar suas entranhas, então a mão de obra costuma ser complexa e cara.

Mas dirigir o Stilo Abarth é uma delícia. O sistema de escape passou por um tratamento especial na fábrica para emitir um som mais grave e rouco, como pede a receita italiana. Embora vá de zero a 100 km/h em 8,4 segundos, o que não surpreende motoristas mais novos, proporciona diversão ao volante como poucos hatches da época.

O volante, de raio mais protuberante na região da empunhadura, melhora o "handling"; já o velocímetro conta a velocidade a cada 30 km/h, deixando a leitura confusa para quem não está acostumado. Como fã declarado do Stilo Abarth, é claro que Demaria caprichou no acerto dinâmico. A direção tem peso adequado para uma condução aguçada, e a suspensão rígida tem curso calibrado para aguentar o asfalto brasileiro ruim.

Esse Stilo Abarth azul é o retrato de tempos menos informatizados, quando ainda era possível fazer loucuras para criar um carro único às escuras. Também mostra que, ao contrário do que se discute na internet, a década de 2000 teve seus expoentes nacionais que entregavam o mesmo nível de requinte dos modelos europeus.

ines249

RENAULT BOREAL

porta-malas com 586L(1)
câmera 360º com visão 3D
24 sistemas avançados de assistência de direção
openR link com Google integrado, comando de voz e mais de 100 apps disponíveis(2)

feito no Brasil

descubra

ines249

RE-025-LT
Auto esporte
CARRO DO ANO
2026

(1) porta-malas com 586L ou 522L no padrão VDA. (2) Google, Google Play, Google Maps, Waze e outras marcas são marcas registradas da Google LLC.

Renault recomenda Castrol

renault.com.br

ines249

5 COISAS SOBRE...

Citroën C3 XTR

R$ 88.990

O Citroën C3 XTR ressurgiu no mercado brasileiro em 2025 para marcar o retorno da linha de modelos "aventureiros" da marca. A sigla não é uma abreviação em si, mas sim uma espécie de síncope da expressão "extreme", em inglês, ou "extremo", em bom português. Isso reflete o propósito da nova versão.

Mas será que o Citroën C3 XTR, estrela do nosso texto, é um viking que ajuda a evidenciar "robustez e versatilidade" ou é apenas um personagem, que, na vida real, acaricia um cachorro, nunca pisou numa floresta e adora um centro urbano? É o que contarei a você, depois de tanta enrolação, a partir de agora.

RAZÕES PARA COMPRAR

MOTIVOS PARA PENSAR BEM

1

PAINEL DE INSTRUMENTOS DIGITAL

A Citroën resolveu (em parte) um dos maiores pontos de crítica do C3: a falta de conta-giros. As versões XTR e You trocaram o pequeno mostrador de cristal líquido pela tela de 7 polegadas com o indicador de rotação do motor. A resolução é boa e é possível alterar as informações exibidas.

DESEMPENHO

O escalonamento curto do câmbio manual de cinco marchas preza pela agilidade em arrancadas e retomadas, mas sacrifica a já pouca elasticidade do motor 1.0 Firefly de 75 cv e 10,7 kgfm. Assim, o XTR leva longos 15 segundos para ir de zero a 100 km/h e demanda trocas constantes.

2

ACABAMENTO MELHORADO

Para um carro de menos de R$ 90 mil, o Citroën C3 XTR não faz feio. Ok, ainda é muito simples, mas a versão melhora no que mais precisava: interior com detalhes em verde pistache e revestimento com um pouco mais de qualidade em bancos, volante, painel e apoio de braço.

ERGONOMIA

Tudo bem que os comandos dos vidros elétricos traseiros foram remanejados para a porta do motorista, mas os botões para os passageiros do banco de trás seguem no console central. Para completar, a posição de dirigir é elevada demais para um carro de 4 metros de comprimento.

3

AR-CONDICIONADO DIGITAL

Outro pedido antigo dos donos de C3 foi atendido pela Citroën com o XTR: ar-condicionado automático digital. E vou falar para vocês: gela muito bem. Durante a avaliação, no Rio de Janeiro, havia um sol para cada átomo, e o sistema segurou muito bem a bronca.

SEGURANÇA

Enquanto o Citroën C3 produzido na Índia tem seis airbags, câmera 360 graus e controle de cruzeiro, o modelo brasileiro, feito em Porto Real (RJ), vem com apenas duas bolsas infláveis, obrigatórias por lei, e carece de outros itens de segurança ativa ou passiva.

4

CENTRAL MULTIMÍDIA

A central multimídia de 10,25" do C3 XTR atende aos padrões do segmento, com boa resolução, interface amigável e Android Auto e Apple CarPlay sem fio. Pena que a entrada USB seja só do tipo A. Trocá-la por uma entrada C demandaria chicote dedicado e atualização de software.

ISOLAMENTO ACÚSTICO

O Citroën C3 XTR é barulhento. Ruídos externos adentram a cabine com facilidade e se juntam aos barulhos feitos pelas peças do acabamento interno. Embora os materiais tenham melhorado, a qualidade de construção do compacto ainda deixa a desejar.

5

CONSUMO DE COMBUSTÍVEL

Com as duas primeiras marchas curtas e uma terceira alongada, o C3 XTR faz, oficialmente, 13 km/l na cidade e 14,2 km/l na estrada com gasolina. Em nosso teste, chegou a marcar 16 km/l no computador de bordo — isso com pneus de uso misto, que reduzem a eficiência do carro.

AUSÊNCIA DE FARÓIS DE LED

Não é preciosismo. O Citroën C3 indiano tem faróis de LED com projetor elíptico, diferentemente das luzes halógenas do brasileiro. Faróis de LED consomem menos energia e garantem mais eficiência ao carro. Têm vida útil prolongada e oferecem visibilidade mais intensa e nítida.

DIVULGAÇÃO

ines249

CHEGOU O **NOVO JEEP**
COMMANDER
NOVO **DESIGN**
DIANTEIRO E TRASEIRO
ESPAÇO PARA ATÉ **7 PESSOAS**
ASSISTENTE DE DIREÇÃO **SEMIAUTÔNOMA**
MOTOR TURBO DE **272 CV**
5 ANOS DE GARANTIA
CONHEÇA CADA DETALHE.
JEEP.COM.BR
CAC 0800 703 7150
facebook.com/jeepdobrasil
IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO
Jeep® é marca registrada da Stellantis-FCA US LLC.
Desacelere. Seu bem maior é a vida.
Jeep®

ines249

AUTOMOBILISMO

O capítulo que faltava

AUDI MOSTRA O PROTÓTIPO QUE VAI DAR ORIGEM AO CARRO DE SUA ESTREIA NA FÓRMULA 1, EM 2026

André Schaun, de Munique (Alemanha)

O Audi Brand Experience Center, em Munique (Alemanha), recebeu uma centena de jornalistas com carros icônicos que marcaram os mais de 100 anos da fabricante no automobilismo — dos clássicos dos ralis às 13 vitórias em Le Mans. E o evento foi palco do capítulo mais importante dessa história: a revelação do R26 Concept, um protótipo (quase final) do carro que a Audi vai estrear na Fórmula 1, em 2026.

A marca alemã comprou a Sauber Holding AG, grupo suíço que controla a equipe Sauber desde 1993. O valor do negócio, que teve investimento do fundo soberano do Catar, não foi revelado, mas é estimado em 600 milhões de euros (R$ 3,7 bilhões, na conversão direta). Uma das heranças da transição é a manutenção da dupla de pilotos na nova escuderia: o alemão Nico Hülkenberg e o brasileiro Gabriel Bortoleto.

A Audi F1 Team terá o italiano Mattia Binotto, com passagem pela Ferrari entre 2019 e 2022, como chefe de projeto tanto da fábrica de motores em Neuburg (Alemanha) quanto para construção dos novos carros. Outro nome de peso é Jonathan Wheatley, norte-americano que foi diretor esportivo da Red Bull Racing de 2018 a 2024, que vai liderar a equipe e será seu porta-voz em eventos oficiais.

GABRIEL BORTOLETO

"Fazer parte da Audi é um sonho para mim. Meu grande ídolo é Ayrton Senna — e foi ele quem trouxe a Audi para o Brasil. Temos a chance de fazer história juntos e será um grande desafio."

O carro oficial já vai atender ao novo regulamento da Fórmula 1, que mantém o motor V6 1.6 turbo, mas promete uma revolução no sistema híbrido. A potência elétrica aumentará dos atuais 163 cv para 475 cv. Já o motor a gasolina segue caminho inverso, caindo de cerca de 760 cv para algo perto de 543 cv (400 kW). O objetivo é fazer com que a potência seja gerada 50% pela máquina elétrica e 50% pelo propulsor a combustão, mantendo performance similar à atual.

DIVULGAÇÃO E GETTY IMAGES

ines249

Ipiranga
Completa pra mim

Ipimax Pro

A GASOLINA PREMIUM DE
ALTA OCTANAGEM DA IPIRANGA

- Acima de **100 octanas**
- **Máxima performance** para seu veículo
- **Limpa até 100% do motor** já no primeiro abastecimento

COMPLETE COM IPIMAX PRO,
a gasolina aditivada com
a qualidade Ipiranga

Ipiranga
Jet Oil
ampm

ines249

Combustível Consciente
ABASTEÇA COM RESPONSABILIDADE

SAIBA MAIS EM:
https://autoesporte.globo.com/combustivel-consciente/

UMA INICIATIVA: EDITORA GLOBO | 100 ANOS DE GLOBO

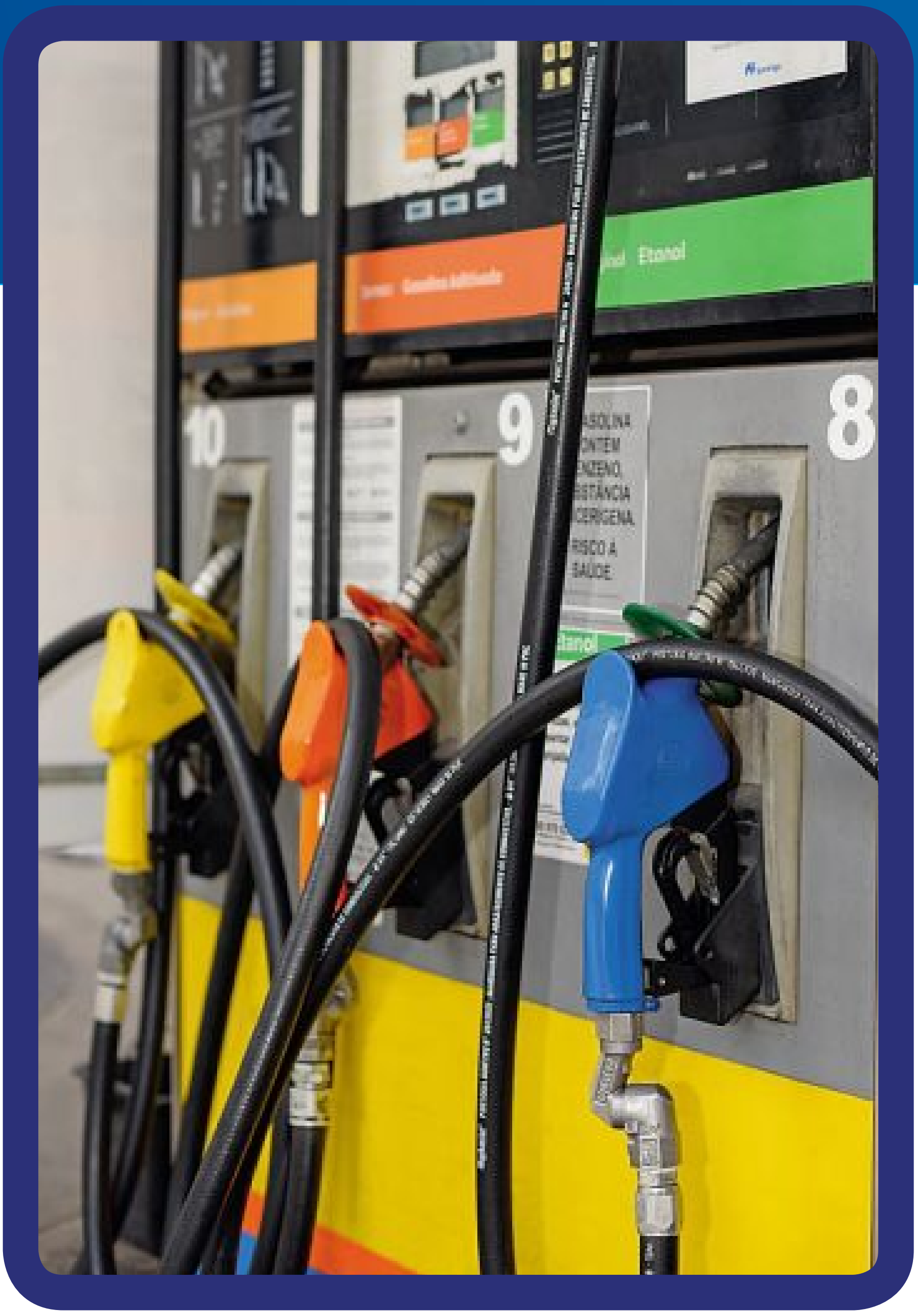
PATROCÍNIO: Ipiranga

DIFERENÇAS ENTRE COMBUSTÍVEL **COMUM, ADITIVADO** E **PREMIUM**

ENTENDA O QUE MUDA EM CADA TIPO DE GASOLINA, COMO ELAS AGEM NO MOTOR E QUAL FAZ MAIS SENTIDO PARA SEU CARRO

Iago Garcia

Na hora de abastecer, a dúvida é comum: qual gasolina escolher, comum, aditivada ou premium? Embora todas sigam as mesmas especificações básicas de qualidade definidas pela Agência Nacional do Petróleo (ANP), cada uma delas tem características próprias que influenciam o desempenho, a durabilidade e até o consumo do carro. Conhecer essas diferenças é essencial para abastecer de forma eficiente e consciente.



COMUM

A BASE DE TODO COMBUSTÍVEL

A gasolina comum é a mais simples e difundida. Cumpre as exigências de octanagem e composição estabelecidas pela ANP e é adequada para a maior parte dos carros vendidos no país. É formada por uma base com até 27,5% de etanol anidro, mas não contém aditivos detergentes nem dispersantes.

O professor Juliano Martins Barbosa, da Universidade Presbiteriana Mackenzie, explica que a gasolina comum tem índice antidetonante (IAD) em torno de 87, "suficiente para motores de baixa compressão, mas sem ganhos em aplicações mais exigentes". Assim, é uma opção segura para veículos comuns e para uso no dia a dia — desde que o motorista escolha um posto com combustível de boa procedência, para que não haja risco de adulterações.

ines249

PREMIUM

DESEMPENHO MÁXIMO

A gasolina premium é pensada para motores de alta compressão ou desempenho, como os de modelos esportivos e importados. Sua principal diferença está na octanagem mais alta, que passa de 95 no índice RON, superando a da gasolina comum. Essa característica permite que o motor opere com maior avanço de ignição, aproveitando melhor a compressão sem o risco da pré-detonação, conhecida como "batida de pino". O resultado é uma combustão mais controlada, com ganhos em suavidade e eficiência.

Além da octanagem elevada, a premium tem maior estabilidade química, menor teor de enxofre e pacotes de aditivos em maior concentração. Barbosa ressalta que "ela reúne características que ampliam o desempenho e a proteção, mas só faz sentido em motores que realmente exigem esse tipo de combustível".

ADITIVADA

PROTEÇÃO CONTÍNUA

A gasolina aditivada usa a mesma base da comum, mas recebe aditivos detergentes e dispersantes que ajudam a limpar o sistema de alimentação e a manter o motor em bom estado. Esses compostos evitam o acúmulo de carbono e sujeira, promovendo uma queima mais uniforme e eficiente do combustível ao longo do tempo. No dia a dia, o efeito não é necessariamente perceptível em potência ou consumo: ele se manifesta na preservação do desempenho ao longo do tempo. Alguns pacotes de aditivos ainda incluem agentes anticorrosivos e redutores de atrito, que contribuem para menor desgaste. "Os combustíveis aditivados favorecem a pulverização adequada e a manutenção da eficiência do motor, principalmente em trajetos urbanos e curtos", afirma Barbosa.

COMO ESCOLHER O COMBUSTÍVEL IDEAL

O ponto de partida é sempre o manual do proprietário, que indica a octanagem mínima recomendada pelo fabricante. O combustível comum é seguro para a ampla maioria dos carros, mas a gasolina aditivada pode representar melhor equilíbrio entre custo, proteção e rendimento. A premium é indicada para motores de maior rendimento. Misturar tipos diferentes não traz riscos imediatos, mas dilui os benefícios de cada um. A recomendação é escolher um tipo e usá-lo de forma consistente a cada reabastecimento.

Independentemente da escolha, o essencial é abastecer em postos de confiança e manter a manutenção em dia. O combustível certo é aquele que respeita o projeto do motor do seu carro e garante que ele entregue o melhor desempenho possível.

MURILO GÓES

ines249

Kia Niro híbrido 2026.

A eficiência tem nome e número.

PATROCINADOR OFICIAL

KSG 1125
26
FIFA
TM

ines249

27,2
km/l
Bônus de
R$ 20.000,00
De
~~R$ 214.990,00~~
Por
R$ 194.990,00

De acordo com o teste realizado pelo Ranking Folha Mauá em 2024, o Kia Niro registrou desempenho de 27,2 km/l em consumo urbano, podendo percorrer até 1.142 km com um tanque e sem precisar ser carregado na tomada. Com a eficiência do sistema híbrido HEV, o Kia Niro oferece excelente economia de combustível e baixa emissão de poluentes. O SUV também se destaca pelo conforto e pelo maior espaço interno da categoria. **Saiba mais em: kia.com.br/niro**.

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Desacelere. Seu bem maior é a vida.

GANDINI
GRUPO EMPRESARIAL

Kia Niro EX código N.855.2526, 0 km, ano-modelo 25/26, com pintura sólida, preço público sugerido de R$ 214.990,00 à vista, por R$ 194.990,00 à vista. Kia Niro SX código N.861.2526, 0 km, ano-modelo 25/26, com pintura sólida, preço público sugerido de R$ 239.990,00 à vista, por R$ 219.990,00 à vista. Para pintura metálica ou perolizada, acrescentar R$ 2.800,00. Oferta sem veículo na troca. Frete incluso. Condições válidas para todos os estados até 31/12/2025 ou até o término do estoque, o que ocorrer primeiro.

ines249

SALÃO DO AUTOMÓVEL

Retorno promissor

COM MAIS DE 500 MIL VISITANTES, SALÃO DE SP VOLTA APÓS SETE ANOS; EDIÇÃO DE 2027 ESTÁ CONFIRMADA

Redação Autoesporte

Depois de sete anos, o Salão do Automóvel de São Paulo voltou a ser realizado, em 2025. Um indicativo do sucesso foi a confirmação da edição de 2027 antes mesmo de a atual fechar as portas. Ao todo, 516 mil visitantes conferiram as novidades de 24 marcas. Se Volkswagen, Chevrolet, Ford e fabricantes de luxo como BMW e Porsche fizeram falta, o maior salão da América Latina registrou a estreia de uma nova aliança, a Caoa Changan, além de consolidar a invasão chinesa: nada menos do que dez marcas do país asiático marcaram presença no Anhembi.

Vídeo mostra as 10 principais atrações do Salão do Automóvel e se valeu a vale esperar sete anos pelo evento

CAOA CHANGAN AVATR 11

Auto esporte

CAOA CHANGAN
AVATR
HONDA

ines249

Caoa Changan Avatr 11

Em agosto, antecipamos que a Caoa Changan seria apresentada no Salão do Automóvel como uma nova marca sino-brasileira. E ela não apenas anunciou sua chegada ao mercado como trouxe uma linha de modelos de luxo da submarca Avatr. Por enquanto, o crossover elétrico 11 é o único confirmado, com pré-venda aberta, mas ainda sem preço divulgado. Tem 585 cv e pode ir de zero a 100 km/h em apenas 3,9 segundos.

Caoa Changan Avatr 06

Em estudos para o Brasil, o Avatr 06 é um sedã com porte similar ao do BYD Seal. Tem versões elétrica (até 598 cv) ou híbrida em série (314 cv). Apesar de exibir um visual ultramoderno, é na cabine que o modelo se destaca. Uma tela panorâmica de 35,4 polegadas percorre todo o painel. Uma outra superfície, tátil, de 15,6 polegadas, atua como central multimídia.

CAOA CHANGAN AVATR 06

Auto esporte
AVATR

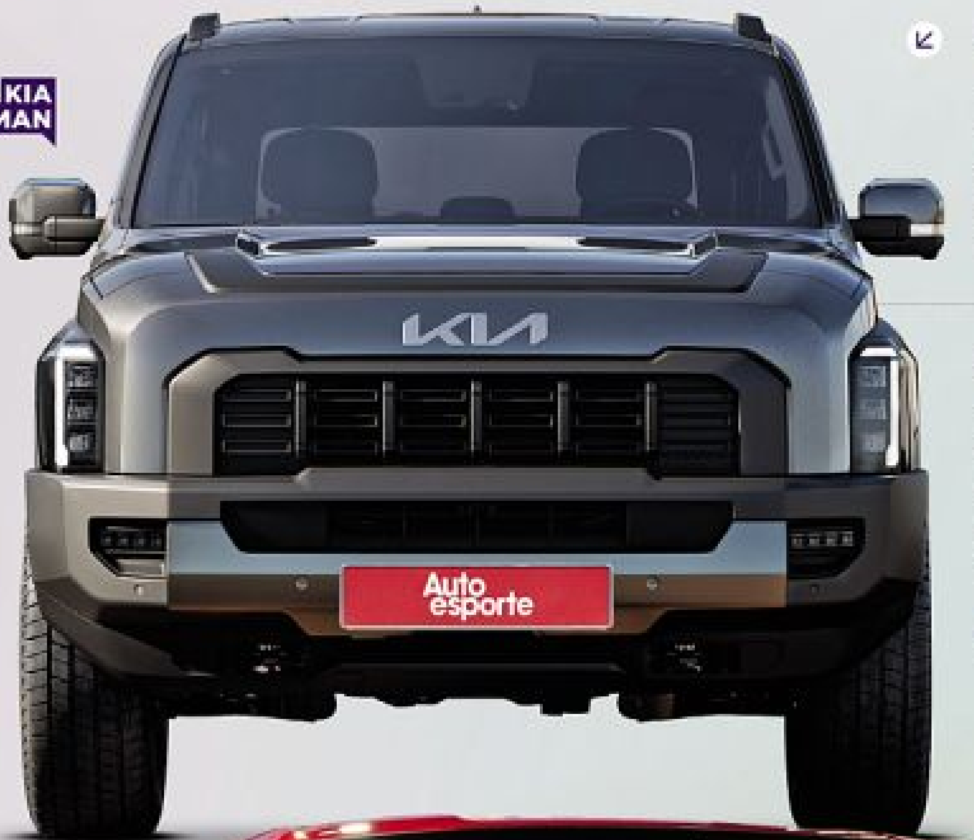
Caoa Changan Avatr 12

O Avatr 12 deu as caras no salão em uma série especial, limitada a 700 unidades. Chamada de 012 Kim Jones, é fruto da parceria com o estilista britânico que não só dá nome ao veículo como também ajudou a escolher a fragrância usada no modelo. Tem dois motores elétricos e 547 cv, e chega a 100 km/h em menos de 4 segundos.

CAOA CHANGAN AVATR 12

RENATO DURÃES E DIVULGAÇÃO

ines249



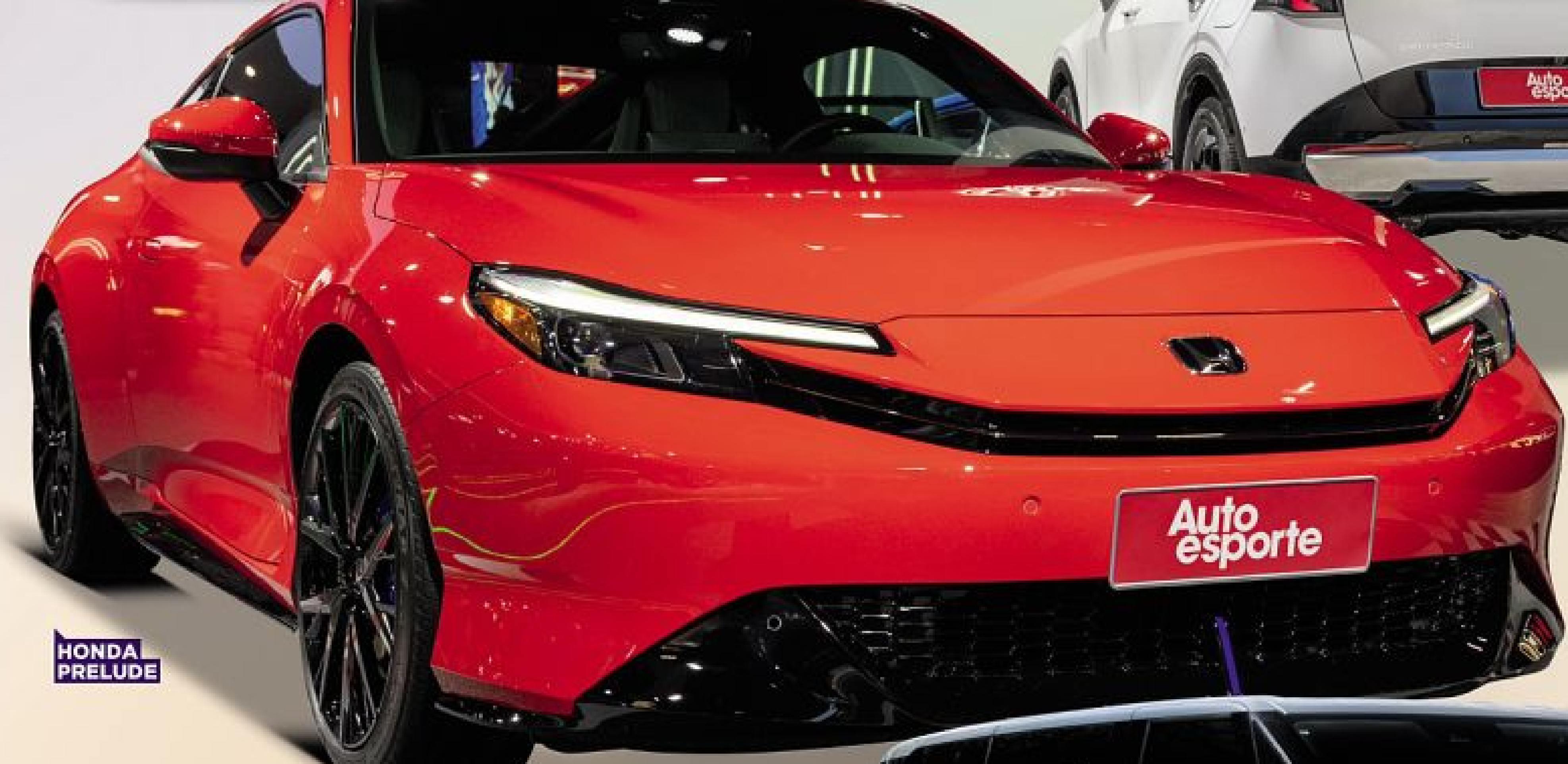
Kia Tasman

A Kia mostrou oito novidades no salão. A picape Tasman está em homologação. Quando chegar, vai encarar Hilux e Ranger apostando em tecnologia e design (bastante chamativo). Tem motores turbo 2.5 a gasolina (281 cv) ou 2.2 diesel (210 cv).

Kia Sportage

O carro-chefe da Kia no Brasil chega reestilizado. Faróis com formato verticalizado, rodas redesenhadas e grade frontal mais retangular estão entre as mudanças. O conjunto mecânico híbrido leve de 48 Volts segue inalterado.

KIA SPORTAGE
Auto esporte

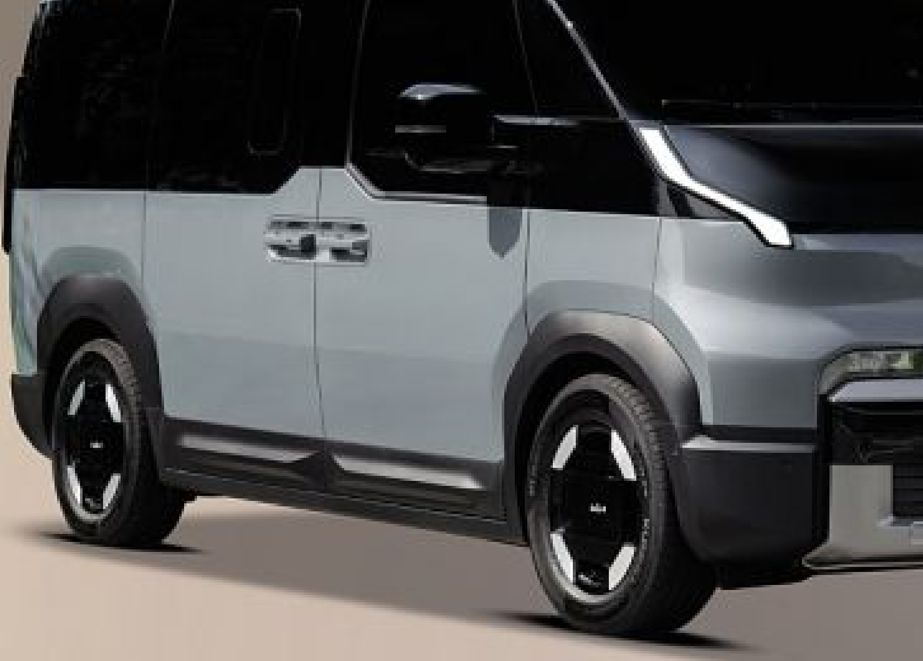


Honda Prelude

Um dos maiores destaques do salão, o Prelude volta ao Brasil depois de 24 anos. O lançamento será no Festival Interlagos 2026. Na nova geração, o cupê tem o mesmo conjunto híbrido do Civic: motor 2.0 que traciona e atua como gerador e outro elétrico. Entrega 203 cv de potência e 32,1 kgfm de torque.

Kia PV5

A "Besta elétrica" usa uma base dedicada a veículos de serviço. Tem motor dianteiro de 163 cv e 25,5 kgfm e alcance de até 400 km. O mais curioso é que pode ser arranjada para levar passageiros ou carga apenas removendo ou instalando os bancos.



ines249

Kia EV3

O EV3 é um SUV compacto elétrico. São 4,30 metros de comprimento, 1,85 m de largura e 2,68 m de entre-eixos. Lá fora, tem motor elétrico com 204 cv e 31,6 kgfm, além de baterias de 58 kWh ou 81 kWh. A autonomia chega aos 560 km no ciclo WLTP.

Kia Stonic

O SUV compacto retorna depois de uma harmonização facial. Destaques são o novo design da dianteira e o painel inteiramente reformulado. Já a mecânica continua a mesma, ou seja, motor 1.0 turbo de 120 cv com sistema híbrido leve (MHEV).

KIA K4
HATCH E SEDÃ

Kia K4

O modelo é considerado o sucessor do Cerato. Chegará em carrocerias hatch e sedã, com motor 1.6 turbo de 193 cv (o mesmo do Hyundai Creta 1.6 TGDi) e câmbio de dupla embreagem. É uma aposta ousada em segmentos em declínio no Brasil.

KIA
SORENTO

Kia Sorento

O SUV grande retorna ao país maior, mais tecnológico e na configuração com motor 2.2 turbodiesel de 210 cv e tração 4x4. Terá a dura missão de encarar nomes consagrados nesse mercado, como Toyota SW4 e Mitsubishi Pajero Sport.

ines249

JEEP AVENGER
Jeep
Auto esporte

Jeep Avenger

Maior aposta da Jeep para 2026, o Avenger chegou quebrando tudo, literalmente — a marca posicionou uma parede de vidro na entrada do modelo na coletiva de imprensa. Feito em Porto Real (RJ), terá motor 1.0 turbo híbrido leve de 12 Volts e 130 cv.

Toyota Yaris Cross

Nem mesmo a destruição da fábrica de motores de Porto Feliz (SP) impediu a Toyota de mostrar o Yaris Cross. E com preços. O SUV chega nos primeiros meses de 2026 em versões só a combustão ou híbridas, entre R$ 161.390 e R$ 189.990.

RAM DAKOTA
RAM
Auto esporte

Ram Dakota

"Prima rica" da Titano, a Dakota desembarca de Córdoba (Argentina) no começinho de 2026 com a mesma base e motor (2.2 diesel de 200 cv) da Fiat. A origem, no entanto, é a chinesa Changan Hunter. Vai brigar por espaço contra Ranger, S10 e cia.

ines249

RENAULT KOLEOS
KOLEOS
Auto esporte
Auto esporte

Renault Koleos

O Koleos chega em versão única, Alpine, para ocupar um patamar ainda mais elevado que o do Boreal. É também o primeiro híbrido da Renault no Brasil. Os alvos são os chineses que dominam o segmento. O motor 1.5 turbo de 150 cv é aliado a dois elétricos. Combinados, geram 245 cv e 32,6 kgfm.

TOYOTA YARIS CROSS
Auto esporte

RENAULT NIAGARA
RENAULT
Auto esporte

Renault Niagara

A Renault antecipou como será sua picape intermediária com lançamento confirmado para 2026. Podemos esperar um Boreal com caçamba, considerando estilo e mecânica. Terá motor 1.3 turbo, câmbio de dupla embreagem e opções de tração 4x2 ou a inédita 4x4.

ines249

Fiat Dolce Camper

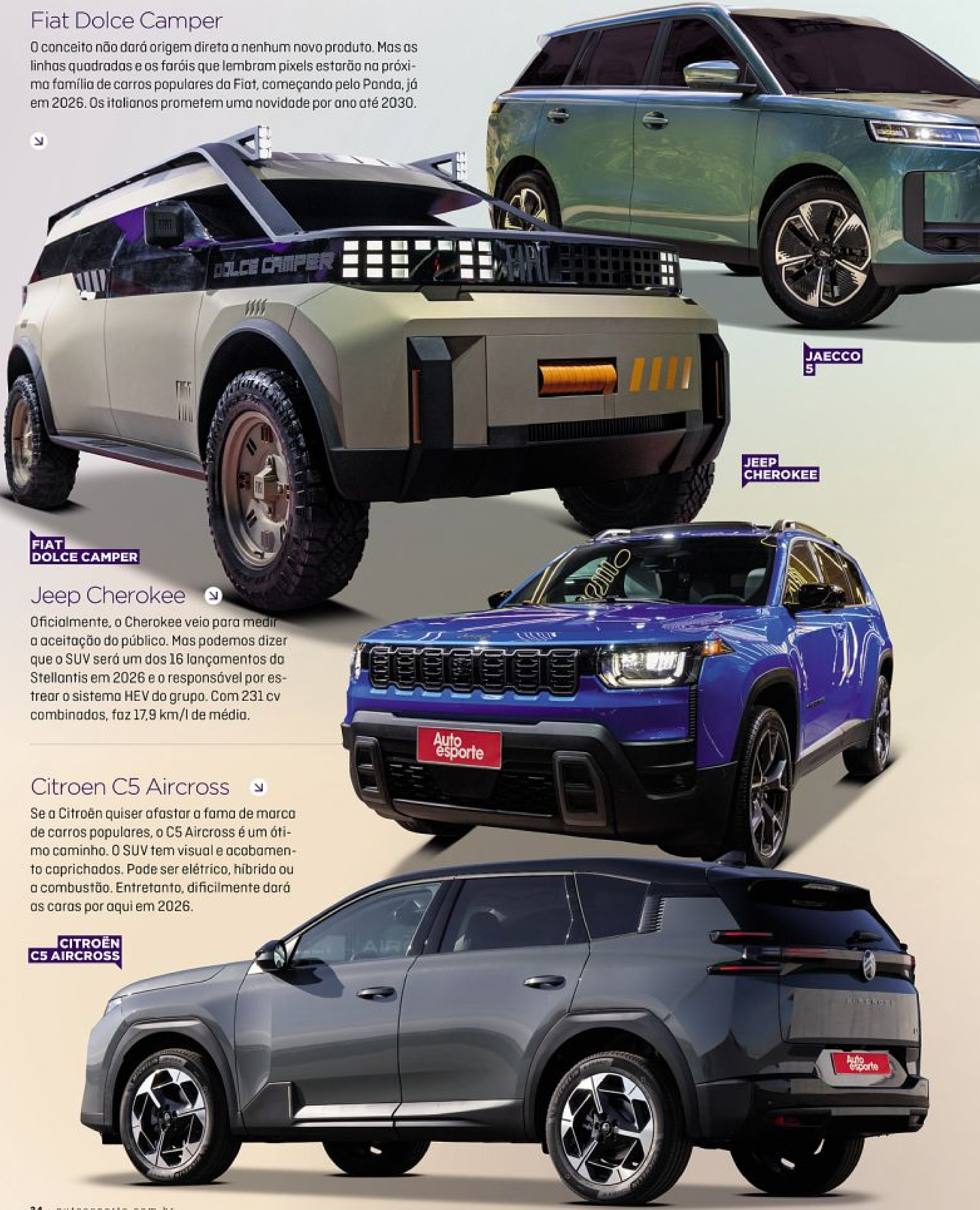
O conceito não dará origem direta a nenhum novo produto. Mas as linhas quadradas e os faróis que lembram pixels estarão na próxima família de carros populares da Fiat, começando pelo Panda, já em 2026. Os italianos prometem uma novidade por ano até 2030.

Jeep Cherokee

Oficialmente, o Cherokee veio para medir a aceitação do público. Mas podemos dizer que o SUV será um dos 16 lançamentos da Stellantis em 2026 e o responsável por estrear o sistema HEV do grupo. Com 231 cv combinados, faz 17,9 km/l de média.

Citroen C5 Aircross

Se a Citroën quiser afastar a fama de marca de carros populares, o C5 Aircross é um ótimo caminho. O SUV tem visual e acabamento caprichados. Pode ser elétrico, híbrido ou a combustão. Entretanto, dificilmente dará as caras por aqui em 2026.



JAECCO 5

JEEP CHEROKEE

FIAT DOLCE CAMPER

CITROËN C5 AIRCROSS

ines249

Jaecco 5

O SUV compacto não nega as origens e parece uma cópia em escala do Jaecoo 7. Híbrido plug-in, traz um motor 1.5 turbo e outro elétrico para entregar mais de 200 cv. Chega em 2026 com preços certamente abaixo de R$ 200 mil.

HYUNDAI IONIQ 9

Hyundai Ioniq 9

A Hyundai quase passou despercebido, mas trouxe o SUV elétrico gigante Ioniq 9 para mostrar do que é capaz, já que a venda não foi confirmada. São mais de 5 m de comprimento e 620 litros no porta-malas. A potência chega a 435 cv.

PEUGEOT 3008

Peugeot 3008

O SUV está em análise pela Stellantis. Ao contrário dos planos de 2024, se vier, o 3008 terá o mesmo motor da geração anterior: 1.6 turbo a gasolina. Agrada pelo estilo e acabamento requintado na cabine, embora o espaço interno seja limitado.

BYD Atto 8

Já à venda por R$ 400 mil, o novo SUV de sete lugares da BYD estreia uma nova identidade visual. Apesar do porte avantajado, tem quase 500 cv de potência e vai aos 100 km/h em 4,3 segundos, além de rodar 152 km em modo elétrico.

GEELY EX5 EM-i

Geely EX5 EM-i

Primeiro Geely a ser feito na fábrica da Renault no Paraná, o EX5 PHEV vai encarar uma leva de conterrâneos: Song Plus, Haval H6, Jaecoo 7... Tem 217 cv vindos de um motor 1.5 turbo e outro elétrico. As baterias podem ser de 8,5 kWh ou 19,1 kWh.

ines249

Inovação presente no DNA

RECÉM-NOMEADO PRESIDENTE DA STELLANTIS PARA A AMÉRICA DO SUL, HERLANDER ZOLA FALA DA LIDERANÇA EM INOVAÇÃO NO BRASIL E DAS PROMISSORAS PERSPECTIVAS DAS TECNOLOGIAS HÍBRIDAS

Destaque em vendas no mercado brasileiro, a Stellantis também está na vanguarda da inovação no setor automotivo. A empresa é líder de patentes de invenção no país, triplicando o número em relação ao anterior. O salto evidencia o investimento em inovação e a robusta estrutura local de pesquisa, desenvolvimento e validação de novas tecnologias. O mais recente deles é o Techmobility Center, Centro de Desenvolvimento de Produto & Mobilidade Híbrida-Flex da América Latina, localizado em Betim (MG). A novidade foi a pauta da conversa com Herlander Zola, presidente da Stellantis para a América do Sul.

Qual o balanço deste ano para a Stellantis do ponto de vista de resultados?

Este ano foi muito positivo para a Stellantis e temos tudo para encerrá-lo como líder do mercado e ultrapassar 1 milhão de veículos vendidos na região. Temos a picape Fiat Strada no topo, veículos híbridos em forte ascensão e liderança regional sustentada pelo portfólio mais competitivo do mercado. Aceleramos também com novos modelos, plataformas e motorizações, além de alcançar diferentes recordes e produção e exportação.

Detentora do maior número de patentes requeridas no Brasil em 2024, o que a inovação representa para a Stellantis América do Sul?

A inovação é o símbolo do nosso compromisso com o desenvolvimento do Brasil e da região. Representa a busca constante por soluções inéditas que elevam a indústria automotiva nacional a padrões globais de excelência. Também é um pilar para o desenvolvimento de talentos altamente qualificados: hoje, contamos com mais de 4 mil profissionais dedicados à engenharia, à inovação e ao design, que fortalecem o know-how local e consolidam a Stellantis como referência em tecnologia e desenvolvimento automotivo.

O que pode contar sobre a autonomia da Stellantis América do Sul para investir em inovação?

A autonomia é um dos pilares do nosso sucesso na região. Temos plena capacidade para projetar, desenvolver e produzir novos modelos localmente, com soluções que refletem as necessidades e características do mercado sul-americano. Além disso, nossa operação está totalmente integrada à estrutura global da Stellantis, exportando conhecimento, software e tecnologias desenvolvidas aqui para outras regiões do mundo.

Como o uso do etanol se encaixa no processo de descarbonização da mobilidade e qual a importância da combinação desse combustível com sistemas híbridos?

O etanol é uma fonte renovável e de baixo carbono, com papel estratégico na descarbonização da mobilidade no Brasil. Nas medições do berço ao túmulo, que avaliam todas as etapas da cadeia de valor, da produção do veículo ao seu uso, observamos que as emissões de CO_2 de um carro movido a etanol são praticamente neutralizadas pela captura de carbono realizada na plantação da safra seguinte.

Herlander Zola, presidente da Stellantis para a América do Sul

Nossos estudos indicam um verdadeiro “empate técnico” entre um veículo abastecido com etanol e um modelo 100% elétrico no contexto brasileiro. Por isso, a combinação entre etanol e eletrificação potencializa uma vantagem competitiva única do país: a disponibilidade de uma matriz energética renovável, eficiente e acessível.

A Stellantis mostra números expressivos nas vendas de híbridos. O que contribui para esse resultado?

Nossa leitura do mercado enxergando o potencial da combinação entre biocombustíveis e a tecnologia Bio-Hybrid, desenvolvida para o Brasil, é essencial. Com a chegada dos modelos híbridos da Fiat no ano passado, com Pulse e Fastback, e o Peugeot 2008, lançado recentemente, a Stellantis lidera a categoria de SUVs híbridos no país. Nosso objetivo com esses modelos e os próximos que serão lançados é oferecer múltiplas alternativas tecnológicas, garantindo acesso à mobilidade eletrificada de forma ampla, eficiente e compatível com a realidade da região.

A Stellantis apresenta uma forte integração em seu portfólio, sendo capaz de cobrir os principais segmentos do mercado. Esse é um fator determinante?

Com toda a certeza. Nosso portfólio é o mais competitivo da região e nos permite alcançar resultados como a liderança na venda de automóveis pelo quinto ano consecutivo na América do Sul, assim como a primeira colocação entre os veículos comerciais leves na região. Temos também o modelo mais vendido do Brasil com a Fiat Strada. Com diferentes marcas icônicas, somos referência no mercado automotivo nacional em todos os segmentos em que atuamos.

ines249

Leapmotor C10 chega ao Brasil como único SUV com versão Ultra-Híbrida com tecnologia REEV

FOTOS: DIVULGAÇÃO

Com a chegada da Leapmotor ao Brasil, a Stellantis amplia a cobertura de sua linha de produtos e aposta também na tecnologia REEV. Quais os benefícios para o consumidor?

A introdução da Leapmotor em nosso portfólio representa um modelo de negócios inédito, em que uma marca de alto nível tecnológico e com um DNA voltado para a eletrificação será impulsionada diretamente pela Stellantis, com 50 anos de experiência no Brasil. Trata-se de um nome com enorme potencial, e por isso confirmamos a produção local dos modelos no país a partir de 2026 em nosso Polo Automotivo de Goiana, em Pernambuco.

A tecnologia Ultra-Híbrida [REEV] é inédita e capaz de proporcionar a eficiência e conforto de um carro elétrico com a liberdade de escolha entre recarga de eletricidade ou reabastecimento de combustível. Assim, temos uma nova opção que completa o portfólio de soluções da Stellantis na região para oferecer aos clientes diferentes tecnologias adequadas a cada perfil e tipo de uso.

O que o recém-inaugurado TechMobility — Centro de Desenvolvimento de Produto & Mobilidade Híbrida-Flex — representa para a empresa?

O TechMobility é um pilar estratégico para o futuro da mobilidade na América do Sul. O centro reforça a capacidade da Stellantis de desenvolver localmente tecnologias de hibridização de baixa, média e alta voltagem, valorizando a competência da engenharia regional e consolidando o protagonismo da nossa operação no avanço da mobilidade sustentável.

Fale sobre o Software Center da Stellantis, em Pernambuco, que vem participando de projetos globais da empresa.

O Software Center é um polo estratégico de inovação que reforça o protagonismo da engenharia brasileira dentro da Stellantis. Um dos maiores centros dedicados ao desenvolvimento de soluções tecnológicas avançadas no país, reúne mais de 120 engenheiros para análise e visualização de dados, engenharia de software e criação de sistemas para controle de propulsão e calibração de módulos eletrônicos. Nossa participação em projetos globais demonstra o alto nível de competência técnica da equipe local e a integração plena da operação sul-americana ao ecossistema mundial de inovação da Stellantis.

O que o consumidor pode esperar da Stellantis para o futuro?

Com o investimento de R$ 32 bilhões previsto para o período de 2025 a 2030, a Stellantis lançará uma nova geração de produtos e tecnologias na América do Sul. Vamos oferecer um amplo portfólio de soluções — de sistemas híbridos de baixa, média e alta voltagem até veículos com a tecnologia REEV e os 100% elétricos —, tornando a mobilidade eletrificada cada vez mais acessível e adequada a todos os perfis de consumidores.

Em 2026, a Stellantis prepara 16 novos modelos e atualizações, incluindo seis veículos equipados com a tecnologia Bio-Hybrid, que já ultrapassa 50 mil unidades produzidas pela companhia. Teremos um calendário inteiro de marcos importantes, começando pelo Polo de Betim, que completa 50 anos. A planta de Porto Real celebrará 25 anos iniciando a produção do Jeep Avenger na América do Sul. Portanto, os consumidores podem aguardar por novidades importantes em todos os segmentos em que atuamos.

ines249

AUTOELÉTRICO

É o fim da espera

BYD PODE ACABAR COM O MAIOR PROBLEMA DOS CARROS ELÉTRICOS: O TEMPO DE RECARGA. E VAI FAZER ISSO NO BRASIL COM 800 NOVOS APARELHOS

Vitória Drehmer, Zhengzhou (China)

A BYD vai instalar no Brasil cerca de 800 unidades de seu supercarregador ultrarrápido para veículos elétricos. Batizado de Flash Charging, o dispositivo já começou a ser usado na China e promete revolucionar o sistema de recarga, reduzindo abruptamente o tempo de carregamento na comparação com modelos tradicionais. Segundo a marca, tomando como base o padrão chinês CLTC, em apenas 5 minutos será possível recuperar aproximadamente 400 km de autonomia de um elétrico.

O objetivo, segundo a BYD, é tornar a recarga de um carro elétrico tão rápida quanto o abastecimento de um veículo a combustão. O dispositivo entrega a maior velocidade de carregamento do mundo, com pico de 2 km por segundo e potência de carregamento de 1 Megawatt, o equivalente a 1.000 kW. Na prática, o Flash Charging é quase três vezes mais rápido que o Supercharged da Tesla, que entrega até 400 kW.

O Brasil será o primeiro país das Américas a contar com o sistema. A meta da BYD é instalar os 800 carregadores em diversas cidades nos próximos 12 meses. No mundo todo, a empresa espera ter 6 mil unidades em funcionamento nos próximos anos.

COMO É O BYD FLASH CHARGING

Para usar o ultracarregador, o carro precisa ter base na chamada Super e-Platform da BYD. A arquitetura é a primeira de alta tensão de mil Volts no mundo para veículos de passageiros com produção em massa.

O carregador estreou globalmente nos modelos Han L e Tan L, ambos com motores de 790 cv, velocidade máxima de 305 km/h e aceleração de zero a 100 km/h em apenas 2,7 segundos. São os carros mais sofisticados da marca chinesa, mas, por enquanto, não estão disponíveis no Brasil.

Para suportar tamanha potência de carregamento, os veículos receberam reforços significativos na bateria, no motor, sistema de alimentação e ar-condicionado, entre outros componentes elétricos. Destaque para os chips de potência de carbeto de silício (SiC), os primeiros do tipo usados em carros de produção em série mundialmente.

Carregador ultrarrápido Flash Charging, da BYD, é 2,5 vezes mais potente que o Supercharged, da americana Tesla

1.000 KW

Essa é a potência de recarga. Apenas dois carros da BYD hoje, nenhum deles à venda no Brasil, estão preparados para isso

5 minutos

É o tempo que a BYD estima para que seu ultracarregador recupere até 400 km de autonomia de um carro elétrico

UM SÓ PLANETA
PATROCÍNIO APOIO PARCERIA REALIZAÇÃO
GERDAU O futuro se molda
MBRF
O MUNDO que queremos
ONU programa para o meio ambiente
EDITORA GLOBO EDIÇÕES GLOBO CONDÉ NAST SGR 100 ANOS DE GLOBO
Conheça #UMSÓPLANETA – o maior movimento editorial brasileiro para promover práticas sustentáveis e enfrentar a mudança climática. Acesse umsoplaneta.globo.com

EDITORA GLOBO

ines249

FIQUE ATENTO ÀS TENTATIVAS DE FRAUDE

A Editora Globo e as Edições Globo Condé Nast estão ao seu lado para garantir a segurança da sua assinatura e de seus dados. Por isso, estamos sempre atentos às melhores práticas para que você aproveite nossos serviços com total confiança.

Confira algumas dicas de segurança:

Central de atendimento: Nunca pedimos o código de segurança do seu cartão de crédito por telefone. O código de segurança é formado por aqueles 3 dígitos impressos no cartão. Se receber uma ligação solicitando essa informação, desconsidere e não forneça!

SMS ou WhatsApp: A Editora Globo e as Edições Globo Condé Nast nunca enviam links para preenchimento de dados de pagamento. Caso receba algum link com um formulário solicitando os dados de cartão, desconsidere e não preencha!

Multa indevida: Nunca enviamos links, mensagens ou fazemos ligações para quitação de valores em aberto ou com cobrança de multa pelo cancelamento da sua assinatura.

Cobrança em domicílio: A Editora Globo e as Edições Globo Condé Nast nunca enviam cobradores a domicílio. Se alguém se apresentar como representante da Editora Globo ou Edições Globo Condé Nast para cobrar uma quantia em casa, desconsidere e não atenda!

Boleto bancário: Fique atento às informações do boleto bancário. Antes de efetuar o pagamento, confira o CNPJ e o beneficiário na tela de pagamento.

Canais oficiais de atendimento:

São Paulo e demais localidades: 4003-9393
WhatsApp ou Telegram: (11) 4003-9393
Horário de Atendimento: de segunda à sábado das 08:00 às 15:00.

ines249

COLUNA

As chinesas ocupavam o mercado; agora, as fábricas

ESTRATÉGIA ACELERA A MONTAGEM E PRODUÇÃO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS E HÍBRIDOS NO BRASIL

Marli Olmos
Repórter especial
do *Valor Econômico*
especializada
na indústria
automobilística

O Brasil entra em 2026 com a produção de veículos praticamente no mesmo patamar de 20 anos atrás. Um volume que equivale quase à metade da capacidade das fábricas no país, que chega a 4,6 milhões de veículos por ano. A diferença é que, a partir de 2026, marcas chinesas se preparam para ocupar essas fábricas, mesmo sem a perspectiva de grandes saltos na produção.

Em 2025, o mercado interno ficou praticamente do mesmo tamanho do de 2024. O que salvou o setor foram as exportações, que, graças à demanda da Argentina, alcançaram volumes próximos aos de 2013, um ano recorde.

Enquanto isso, os importados avançaram. Em 2025, mais de 20% dos carros vendidos no Brasil foram produzidos em outros países, principalmente na China. Em 2024, havia três marcas chinesas no mercado brasileiro. Em 2026, serão pelo menos dez.

Agora, na virada do ano, a investida chinesa ganha novo formato. Montadoras veteranas, que no início temiam perder espaço para os novos concorrentes, agora se juntam a eles e até lhes oferecem espaço em suas fábricas no Brasil.

Ambos os lados ganham com essas parcerias. As asiáticas entram no mercado brasileiro mais rapidamente e as ocidentais aceleraram o desenvolvimento de modelos híbridos e elétricos.

A Stellantis anunciou montagem de kits da Leapmotor em Goiana (PE). Em São José dos Pinhais (PR), Renault e Geely vão investir R$ 3,8 bilhões para o desenvolvimento de novas plataformas para modelos eletrificados a partir de 2026. A Caoa prepara a chegada da Changan com produção em Anápolis (GO), onde o grupo brasileiro já produz a linha da também chinesa Geely. Já a BYD, que em 2025 inaugurou uma fábrica em Camaçari (BA), planeja produzir modelos da marca de luxo Denza na mesma unidade. Além disso, em Horizonte (CE), a General Motors (GM) começará a montar o Chevrolet Spark, elétrico que estreou no Brasil importado da China.

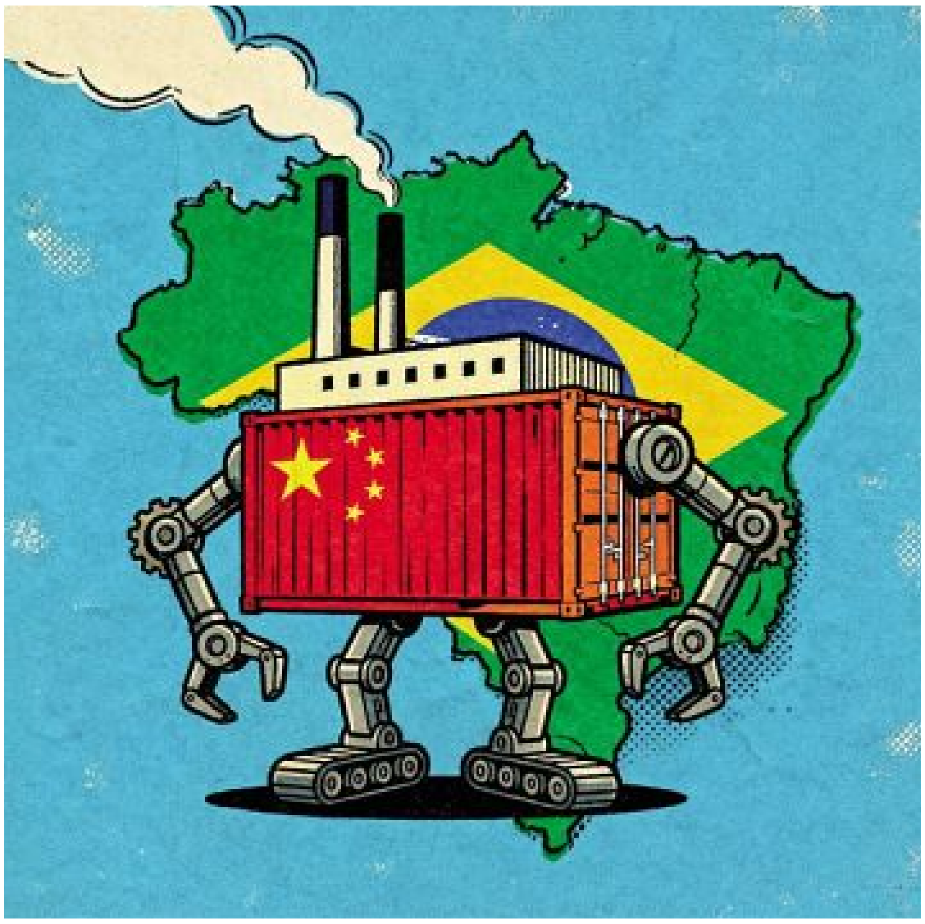
Outras duas chinesas, concentradas na linha luxo, estrearam em 2025: a Omoda Jaecoo, do grupo Geely, e a MG Motor (Morris Garages), marca de origem britânica que pertence ao grupo Saic Motor e já anunciou ter iniciado conversas com eventuais parceiros para produzir no Brasil a partir de 2026.

Tudo indica, porém, que por um bom tempo essa nova atividade fabril das chinesas será a montagem de peças vindas, em grande parte, do seu país de origem. Esse movimento muda a estrutura fabril do setor e preocupa a indústria de autopeças.

Seja com montagem local, seja com carros importados, a grande variedade de marcas e de modelos acirrará a disputa num mercado que pouco crescerá em 2026.

O crédito pode até ajudar. Bancos ampliaram concessões no fim de 2025 e a expectativa é de queda gradual da Selic a partir de março, o que deve aliviar os juros médios de 27,4% nos financiamentos de carros.

O setor vive um paradoxo. Ao mesmo tempo que antigos fabricantes operam com elevada capacidade ociosa, que só não se tornou crítica graças às exportações, as marcas chinesas avançam e ocupam espaço no mercado brasileiro e nas fábricas. O ano de 2026 marcará o novo formato da indústria automobilística no Brasil.



ENVATO

ines249

Combustível Consciente
ABASTEÇA COM RESPONSABILIDADE

O conteúdo que abastece com a melhor informação.

Sem combustível, o mundo não anda, a economia não avança, as pessoas não se deslocam e muita coisa deixa de acontecer. Mas será que estamos realmente bem-informados sobre um assunto tão importante, que impacta a vida de todos nós?

Combustível Consciente é um projeto multiplataforma e um movimento editorial que informa e conscientiza sobre as novas tecnologias do setor, os custos da sonegação para a economia e os riscos dos combustíveis adulterados para a saúde e o meio ambiente, além de orientar sobre como evitar fraudes e manipulação.

Fique atento. Onde tiver o selo Combustível Consciente, tem informação de qualidade.

ACESSE E SAIBA MAIS

UMA INICIATIVA:
EDITORA GLOBO | 100 ANOS DE GLOBO

PATROCÍNIO:
Ipiranga
Completa pra mim

ines249

Luiz Guerrero é jornalista, apaixonado por carros antigos (originais) e motos de qualquer época

COLUNA

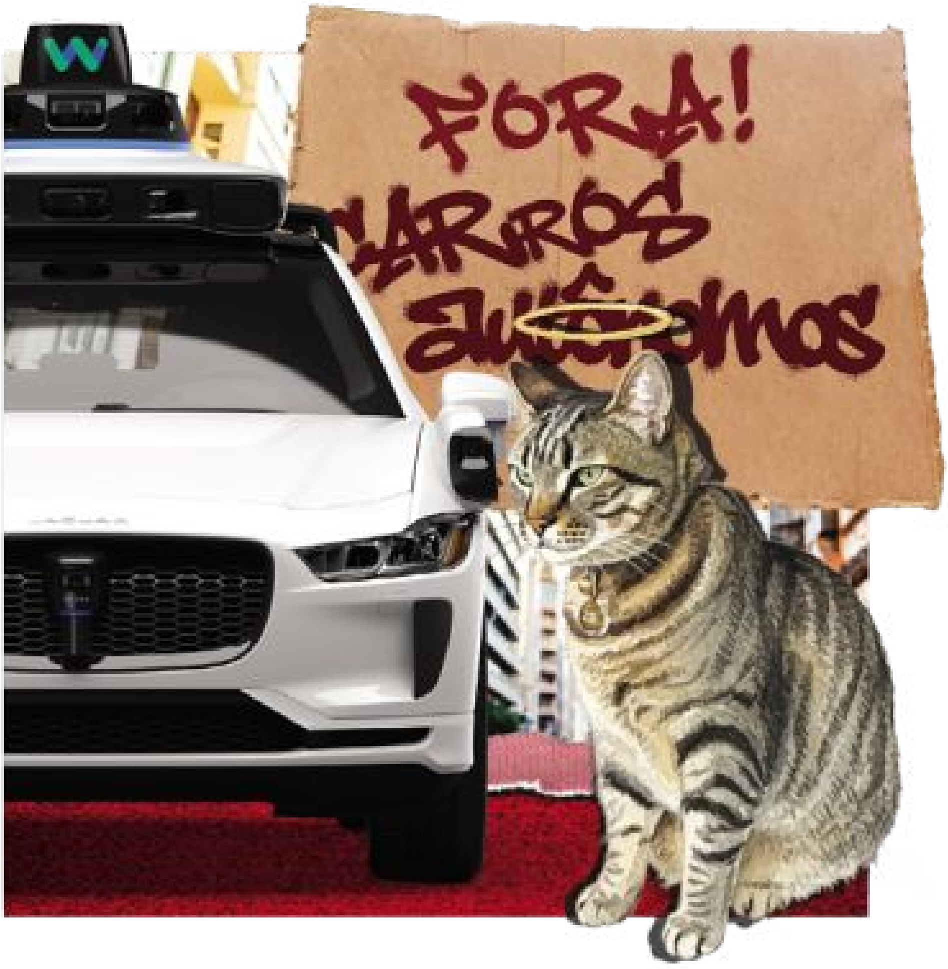
O gato que uniu uma comunidade contra os veículos autônomos

AUTORIDADES DE SÃO FRANCISCO PEDEM LEIS CONTRA A CIRCULAÇÃO DESSES CARROS EM VIAS PÚBLICAS

A morte de Kit Kat, no dia 27 de outubro, revoltou os moradores do distrito Mission, em São Francisco (Estados Unidos). Kit Kat, uma gata malhada de nove anos, era uma celebridade local, vivia perambulando pelo quarteirão e foi nomeada "prefeita da Rua 16", título dado pela comunidade que a adotou. Morreu atropelada por um Jaguar I-Pace táxi-robô da Waymo, subsidiária da Alphabet (a controladora do Google), que opera táxis sem motorista em vários estados norte-americanos.

Não foi o primeiro incidente envolvendo a Waymo naquela região, mas nenhum deles foi tão comovente como o atropelamento de Kit Kat. Os moradores acusam a empresa de usar as cidades como campos de testes para suas tecnologias; e seus funcionários, além de bloquear a passagem de carros de serviço e estacionar em locais proibidos, colocam em risco a vida das pessoas — e dos animais. Só neste ano, o Departamento de Veículos da Califórnia registrou 112 ocorrências com veículos autônomos, 65 das quais referentes aos táxis da Waymo.

"Esse tipo de transporte traz uma série de problemas para a comunidade, como a substituição de empregos humanos, o aumento dos congestionamentos e a coleta de dados dos passageiros", disse Jackie Fielder, membro do Conselho de Supervisores de São Francisco, logo após o atropelamento da gatinha. Ela propõe uma lei que permita aos moradores votar sobre a circulação de veículos autônomos em seus bairros.



Estados Unidos e China são os maiores mercados para os táxis autônomos. Os veículos começaram a circular nos EUA em 2018 e quem domina o setor no país é a Waymo, com cerca de 700 carros com nível 4 de automação, que dispensa o motorista. A China, que já emitiu 16 mil licenças para testes de carros e ônibus autônomos, é a líder nesse ramo. A AutoX, da Alibaba, e a Apollo Go, da Baidu, são as maiores empresas do setor. Ainda neste ano, Tóquio deve inaugurar seu primeiro serviço de transporte autônomo. E testes já estão em andamento em outros países, como França, Alemanha e Reino Unido.

A morte de Kit Kat não irá interromper esse tipo de serviço, mas voltou a chamar a atenção para os riscos dos veículos autônomos em áreas abertas. "Não foi uma pessoa que matou a gatinha, mas eu gostaria que fosse uma pessoa só para que pudéssemos concentrar nossa energia nela", desabafou Mike Zeidan, dono de Kit Kat. A Waymo lamentou a morte da gata e disse que fez uma doação para uma entidade local de proteção aos animais. Kit Kat ganhou dos moradores um memorial na Rua 16.

O caso de Kit Kat me levou de volta a 2016, no Salão de Paris. Era início do desenvolvimento dos veículos capazes de circular sem motorista. Na ocasião, Christoph von Hugo, então gerente de sistemas de assistência ao motorista e segurança ativa da Mercedes-Benz, afirmou que seus carros autônomos estavam sendo projetados para salvar as pessoas a bordo. "Se os sensores identificarem um grupo de crianças atravessando a rua à sua frente e, sem tempo para acionar os freios, concluírem que desviar para qualquer lado da estrada significaria a morte certa dos passageiros, obviamente as crianças seriam sacrificadas." A frase ficou na minha cabeça.

DEMETRIOS CARDOZO

ines249

Valor PRO

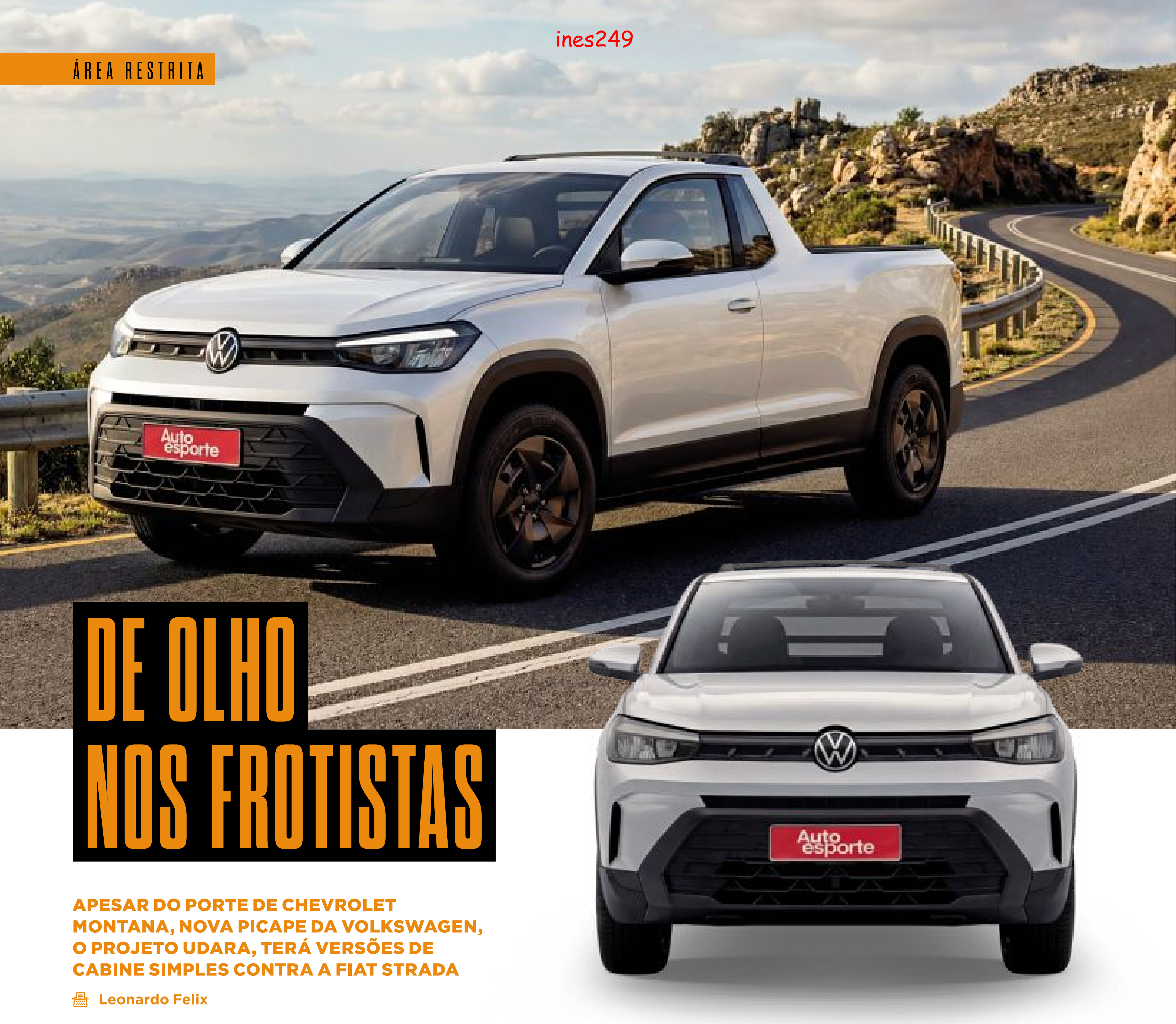
Velocidade e precisão para quem decide.

No mercado financeiro e corporativo, informação de credibilidade e em tempo real faz toda a diferença. O **Valor PRO**, plataforma especializada com a chancela do **Valor Econômico**, oferece análises aprofundadas, notícias em primeira mão e dados estratégicos sobre os principais setores da economia nacional e internacional.

Com soluções para diferentes perfis, do investidor individual às grandes corporações, o **Valor PRO** é a escolha certa para decisões mais seguras e precisas.

Valor PRO: Quem sabe antes decide melhor
Baixe grátis o aplicativo e experimente!

ines249



DE OLHO NOS FROTISTAS

APESAR DO PORTE DE CHEVROLET MONTANA, NOVA PICAPE DA VOLKSWAGEN, O PROJETO UDARA, TERÁ VERSÕES DE CABINE SIMPLES CONTRA A FIAT STRADA

Leonardo Felix

Um dos grandes trunfos da Fiat Strada sempre foram as versões cabine simples com suspensão traseira por eixo rígido com molas semielípticas. A solução caiu no gosto dos frotistas e tornou difícil a vida de sua maior rival, a Volkswagen Saveiro. Pois esse jogo pode virar com o projeto Udara. Já havíamos noticiado em abril de 2025 que a nova picape intermediária da marca terá versões de entrada voltadas ao trabalho. Agora, **Autoesporte** pode afirmar que a Udara — nome provisório do projeto, embora esteja em estudo para adoção em definitivo —, apesar do porte similar ao da Chevrolet Montana e de versões de topo com cabine dupla e certo ar lifestyle, terá versões de entrada com cabine simples e a mesma arquitetura de suspensão traseira da própria Strada.

O foco será, claro, o amplo mercado de frotistas e vendas diretas, com o apelo de ter dimensões maiores, mais volume na caçamba e, potencialmente, maior capacidade de carga.

VOLKSWAGEN

UDARA

Com porte de Chevrolet Montana e versões cabine simples e dupla, a novata terá duas missões. As versões mais baratas tentarão roubar clientes da Fiat Strada no mercado de frotistas. Já as mais caras adotarão uma pegada mais "lifestyle", conforme apontado pelo próprio CEO global da marca, Thomas Schäfer, em entrevista exclusiva a **Autoesporte**, para seduzir clientes da Fiat Toro flex.

Com produção confirmada em São José dos Pinhais (PR), a Volkswagen Udara também poderá se chamar Acron, Airon, Arena, Tagron, Tukan e até Saveiro no Brasil. O lançamento será apenas no primeiro trimestre de 2027, com início da produção em série (SOP) no final de 2026. Feita sobre a plataforma MQB A0, a picape herdará a estrutura dianteira da carroceria do T-Cross, porém com uma traseira exclusiva e entre-eixos na casa de 2,80 metros.

Nas versões cabine simples, a nova picape deve ter motorização 200 TSI, 1.0 turbo flex de três cilindros, com até 128 cv. As intermediárias, já cabine dupla, usarão o 250 TSI (1.4 turbo flex de quatro cilindros) de 150 cv e 25,5 kgfm. E as de topo, também cabine dupla, devem estrear o motor 1.5 TSI Evo2 com sistema híbrido leve de 48 Volts no Brasil, com iguais 150 cv de potência e 25,5 kgfm de torque.

PROJEÇÕES JOÃO KLEBER AMARAL

ines249

ECONÔMICO Valor 25 ANOS | 100 ANOS DE GLOBO

O principal veículo de economia e negócios do Brasil.

O único veículo com cobertura especializada em mais de 23 setores da economia. Acompanhe os movimentos dos seus clientes e concorrentes e fique por dentro das novas tecnologias e tendências que podem alavancar o seu negócio ou transformar completamente o seu mercado.

Valor Econômico, notícias que geram negócios.
Acesse valor.com.br

ines249

59ª EDIÇÃO ✦ CARRO DO ANO ✦ 2026

Auto esporte
CARRO DO ANO
2026

MAIOR PREMIAÇÃO DO SETOR AUTOMOTIVO

REVELA OS VENCEDORES DA EDIÇÃO 2026

ines249

59ª EDIÇÃO TEM NOVAS CATEGORIAS, RECORDE DE PARTICIPANTES E DOBRADINHA DA RENAULT

A indústria automotiva brasileira vive um momento de acelerada transição, com novas marcas chegando, novas tecnologias de propulsão sendo disseminadas e R$ 140 bilhões de investimentos em curso. O resultado disso? Um recorde de 49 carros e 30 motores, de 27 marcas diferentes, elegíveis nas nove categorias de produto do prêmio Carro do Ano 2026. Para a final, foram classificados 27 veículos e 15 conjuntos motrizes de 15 marcas. Nada disso abalou a Renault, que obteve um histórico bicampeonato com o Boreal. Uma mesma marca não vencia a premiação principal duas vezes seguidas desde a Volkswagen, nas edições 2018 e 2019, com Polo e Virtus. A Porsche foi a maior vencedora da noite, com três troféus (Esportivo do Ano, Motor do Ano Híbrido e Motor do Ano Elétrico). Já a Audi (Carro do Ano Premium e Carro do Ano Luxo) e a BMW (Carro do Ano Superpremium e Motor do Ano Combustão) levaram dois prêmios cada. E a Ford venceu como Picape do Ano. A edição também marcou a estreia das categorias Atendimento do Ano e Pós-Venda do Ano, com vitória das japonesas Honda e Nissan.

PATROCÍNIO

Shell V-Power

BANCO PAN

PARCERIA

decoupling

AUDITORIA

EY Shape the future with confidence

REALIZAÇÃO

Autoesporte

EDITORA GLOBO | 100 ANOS DE GLOBO

ines249

1

2

5

3

4

1. Maria Fernanda Delmas, diretora de Marcas Segmentadas de Economia e Negócios da Editora Globo, e Aldo Costa Jr., diretor de Marketing da Renault. **2.** William Volpato, do Valor Data, e Leonardo Felix, da **Autoesporte**, com Luis Fernando Klava e Leandro Guissoni, da Decoupling. **3.** Emanuele Cappellano e Fabricio Biondo, da Stellantis, com Marli Olmos, do Valor. **4.** Os finalistas do Carro do Ano 2026. **5.** Alexandre Gudin e Rogério Louro, da Nissan, com Emiliano Hansenn, diretor de Publicidade da Editora Globo. **6.** Equipe **Autoesporte.** **7.** Time da Renault. **8.** Leonardo Felix, diretor de redação da AE. **9.** Luiz Fernando Nery, gerente de Pós-Venda da Honda, e Lilian Baima, diretora de Negócios Multiplataforma da Editora Globo. **10.** Cauê Lira, repórter da AE. **11.** André Schaun, editor executivo da AE. **12.** Leandro Sabes, gerente de RP da Porsche, e Vitória Drehmer, repórter da AE. **13.** Time da BMW. **14.** Time da Audi e Leonardo Felix, da AE. **15.** Apresentação de Leandro Guissoni, cofundador da Decoupling. **16.** Leandro Carloni, assessor da Ford, e Jady Peroni, repórter da AE. **17.** Henry Joseph Jr., homenagedo no Hall da Fama, e André Paixão, editor-chefe da AE.

Autoesporte
6

MURILO GÓES

ines249

7

8

9

10

11

12

Auto esporte

13

14

15

Auto esporte
CARRO DO ANO
2026
Shell V-Power
PAN

16

17

ines249

CARRO DO ANO

Auto esporte

VENCEDOR

RENAULT **BOREAL**

MÉDIA: 8,70

Bicampeã! Após vencer o Carro do Ano pela primeira vez com o Kardian na edição anterior, a marca francesa comemora a dobradinha com o Boreal, vencedor da categoria principal. O SUV é o primeiro carro médio a usar a plataforma RGMP, a mesma do Kardian. Os dois também compartilham as linhas de produção do complexo Ayrton Senna, em São José dos Pinhais (PR). No caso do Boreal, há três versões, com preços entre R$ 179.990 e R$ 214.990. Todas são equipadas com o motor 1.3 TCe turbo flex de quatro cilindros com até 163 cv de potência e 27,5 kgfm de torque. O câmbio é sempre automatizado de dupla embreagem EDC, com seis marchas.

O Boreal se destaca dentre seus pares pelo bom espaço interno. São 2,70 metros de entre-eixos, mais do que os rivais diretos, como Toyota Corolla Cross e Jeep Compass.

Em relação ao ano passado, quando o Kardian superou o Hyundai Creta por apenas 0,05 ponto, a vitória do Boreal foi mais folgada, com mais de meio ponto de vantagem sobre o Tera. A diferença entre segundo e terceiro colocados, inclusive, foi até mais justa, de menos de dois décimos. Fechando a lista de finalistas, Nissan Kicks e GS4 (da estreante GAC) surgem no quarto e quinto lugares.

Vale lembrar que a média final é resultado das notas dadas pelos jurados em 11 quesitos, entre eles aspectos como adequação ao mercado, custo/benefício, desempenho, consumo e equipamentos de série.

ines249

O ANO

Autoesporte
CARRO DO ANO
★ ★ ★
2026

ATÉ R$ 249.999

▶

Vídeo exclusivo mostra as razões pelas quais o Renault Boreal superou os rivais e garantiu o prêmio

FINALISTAS

↗

GAC
GS4

MÉDIA: 7,47

↗

HONDA
WR-V

MÉDIA: 7,94

↗

NISSAN
KICKS

MÉDIA: 7,67

↗

VOLKSWAGEN
TERA

MÉDIA: 8,13

ines249

CARRO DO ANO PREMIUM

Auto esporte

VENCEDOR

AUDI **A5**

MÉDIA: 8,62

A Audi A5 foi eleito Carro do Ano Premium 2026 na 59ª edição do Carro do Ano, maior e mais tradicional premiação da indústria automobilística brasileira.

Para ficar com o troféu, o modelo desbancou BMW Série 2 Gran Coupé, GWM Tank 300, Mitsubishi Outlander PHEV e Zeekr X na categoria que contempla carros com preços entre R$ 250 mil e R$ R$ 399.999.

Fazendo o recorte por notas, o GWM Tank 300 foi o vice-campeão, com média de 8,34, pouco menos de três décimos atrás do sedã alemão, que registrou 8,62. BMW e Zeekr dividiram o terceiro lugar, com 8,06. Já o Mitsubishi acabou na quinta colocação, com a menor média do grupo.

Voltando ao A5, o sedã é equipado com motor 2.0 turbo FSI de quatro cilindros em linha a gasolina com injeção direta da família EA888, que desenvolve 272 cv de potência e 40,8 kgfm de torque. Aliado ao propulsor há um câmbio automatizado de dupla embreagem S tronic de sete marchas e tração integral. Com tal conjunto, o modelo faz o zero a 100 km/h em 5,9 segundos e atinge velocidade máxima de 210 km/h (limitada eletronicamente).

A terceira geração do A5 estreou no Brasil em maio para substituir dois modelos de uma só vez, já que entrou no lugar tanto do antigo A5 quanto do A4, que saiu de linha. Além de ser mais moderno e equipado, está maior em todas as dimensões.

mes249

O ANO

Auto esporte
CARRO DO ANO
PREMIUM
2026

DE R$ 250 MIL
A R$ 399.999

FINALISTAS

↗

BMW
SÉRIE 2 GRAN COUPÉ
MÉDIA: 8,06

↗

GWM
TANK 300
MÉDIA: 8,34

↗

MITSUBISHI
OUTLANDER PHEV
MÉDIA: 7,89

↗

ZEEKR
X
MÉDIA: 8,06

ines249

CARRO DO ANO
SUPERPREMIUM

Auto esporte

VENCEDOR

BMW **X3**

MÉDIA: 8,64

Outra vitória alemã, agora na categoria Carro do Ano Superpremium. A BMW conseguiu evitar o bicampeonato da rival Audi ao levantar a taça com a nova geração do X3, superando, entre outros modelos, o Audi Q5, que acabou na terceira colocação.

O pódio da categoria de carros com preços entre R$ 400 mil e R$ 599.999 ainda tem o Lexus NX 450h+ no segundo lugar, com média de 8,40, contra 8,62 do X3.

O Porsche Macan EV não alcançou quórum para ter a média considerada. Já o Golf GTI ficou na quarta posição.

A versão do X3 avaliada no Carro do Ano 2026 é a 30 xDrive M Sport, que traz motor 2.0 turbo de quatro cilindros em linha a gasolina, dotado de sistema híbrido leve de 48 Volts, que rende 258 cv de potência e 40,8 kgfm de torque combinados. Há até chance de produção do SUV na fábrica da marca em Araquari (SC).

Nessa geração, o SUV médio manteve algumas dimensões e cresceu em outras, agora ostentando 4,75 metros de comprimento (+ 4 cm), 1,92 m de largura (+ 2 cm), 1,66 m de altura e 2,86 m de entre-eixos. Na dianteira, o modelo apresenta a grade duplo-rim renovada. Na traseira, a saída de escape fica “escondida”, dando um ar mais discreto ao X3. E dentro, por fim, é equipado com quadro de instrumentos de 12,3 polegadas. A tela curva da central multimídia tem 14,9''.

ines249

O ANO

Autoesporte
CARRO DO ANO
SUPERPREMIUM
2026

DE R$ 400 MIL
A R$ 599.999

FINALISTAS

AUDI
Q5

MÉDIA: 8,20

LEXUS
NX 450H+

MÉDIA: 8,40

PORSCHE
MACAN EV

SEM NOTA

VOLKSWAGEN
GOLF GTI

MÉDIA: 7,73

ines249

CARRO DO ANO LUXO

ACIMA DE R$ 600 MIL

✦ VENCEDOR

AUDI **A6 E-TRON**

MÉDIA: 8,58

A dobradinha da Audi veio com o A6 e-tron na categoria Carro do Ano Luxo. E, se a BMW comemorou o título superando conterrâneas entre os superpremium, aqui a Audi pode celebrar a vitória sobre o Porsche Panamera.

Essa categoria foi a que teve as notas mais apertadas entre todos os finalistas. Com 8,58 de média, o A6 ficou apenas 0,03 à frente do Kia EV9. A vantagem foi um pouco mais folgada para o terceiro colocado, Volvo EX90. O Panamera fecha o grupo.

Baseado na Plataforma Elétrica Premium (PPE), também usada pela Porsche no Macan, o A6 Sportback e-tron mede 4,92 metros de comprimento, 1,92 m de largura, 1,48 m de altura e 2,94 m de distância entre os eixos. A capacidade do porta-malas traseiro é de 502 litros.

O A6 Sportback e-tron usa baterias de íons de lítio de 100 kWh. A motorização elétrica entrega 367 cv e 59,1 kgfm de torque. A aceleração de zero a 100 km/h é feita em somente 5,4 segundos, e a velocidade máxima (limitada eletronicamente) é de 210 km/h. A autonomia total, segundo o Inmetro, é de 445 km. Já o carregamento de 10% a 80% é feito em apenas 21 minutos.

Considerado o carro mais aerodinâmico da história da Audi, com coeficiente de arrasto (Cd) de somente 0,21, o A6 Sportback e-tron faz uso de diversos "truques" no design. A dianteira, por exemplo, tem cortinas que influenciam positivamente o fluxo de ar ao redor da frente e das rodas.

FINALISTAS

✦ KIA **EV9**

MÉDIA: 8,55

✦ PORSCHE **PANAMERA**

MÉDIA: 8,29

✦ VOLVO **EX90**

MÉDIA: 8,42

ines249

VENCEDOR

PORSCHE 911 GTS

MÉDIA: 7,66

A maior vencedora do Carro do Ano 2026, a Porsche levou três troféus, um deles na categoria dos esportivos com o 911, carro mais emblemático da marca de Stuttgart.

Sinal dos tempos: pela primeira vez, o 911 tem uma versão híbrida, apesar de toda a resistência dos puristas. Mas se engana quem acha que o conjunto foi pensado com foco na economia de combustível. A prioridade é o desempenho — tanto que praticamente toda a energia produzida serve para tornar o 911 GTS ainda mais rápido. Uma curiosidade é que não há tração puramente elétrica.

Vamos aos números. O motor 3.6 de seis cilindros contrapostos (Boxer) entrega 495 cv de potência e 58,1 kgfm de torque e trabalha em conjunto com uma máquina elétrica integrada ao famoso câmbio PDK de dupla embreagem e oito marchas. Resultado combinado: 541 cv e 62,2 kgfm, suficientes para levar o esportivo de zero a 100 km/h em 2,9 segundos.

Nessa categoria, as notas finais foram quase tão apertadas quanto as da de Luxo, ao lado. O Porsche superou a rival histórica, Mercedes-Benz, que concorreu com o AMG GT 63 S. A diferença entre eles foi de apenas 0,07 ponto. Um pouco atrás, com 7,46, ficou o Audi RS 3.

Vale lembrar que a categoria Carro do Ano Esportivo contempla apenas modelos com pelo menos 400 cv.

FINALISTAS

AUDI **RS3**

MÉDIA: 7,46

MERCEDES-AMG **GT 63 S**

MÉDIA: 7,59

CARRO DO ANO ESPORTIVO

400 CV OU MAIS

Auto esporte

ines249

PICAPE DO ANO

VENCEDORA

FORD **MAVERICK TREMOR**

MÉDIA: 8,25

A única picape com motor a gasolina entre as finalistas desbancou o quarteto de caminhonetes a diesel e levou o prêmio no Carro do Ano 2026. E olha que a vantagem em relação à GWM Poer P30 foi considerável: 8,25 contra 7,94.

A Maverick Tremor foi lançada em abril de 2025, marcando o primeiro facelift da picape intermediária. Na dianteira, os faróis de LED tiveram o projetor redesenhado em formato de vírgula, seguindo o design já disponibilizado no mercado norte-americano. Na grade, divisórias estilo colmeia e uma faixa horizontal central emoldurada em tom laranja completam o pacote.

O motor é o mesmo da opção de entrada, um 2.0 turbo a gasolina de 253 cv e 38,7 kgfm, sempre aliado ao câmbio automático de oito marchas. Uma das novidades mais interessantes, no entanto, está na transmissão. Se a Maverick anterior trazia tração integral sob demanda, agora oferece tração 4x4 com ajustes específicos de acordo com o terreno. Entre as alterações dinâmicas há ainda os pneus lameiros, nova calibração da suspensão — que está mais elevada para aumentar os ângulos de ataque e saída — e o vão livre do solo da Maverick, alguns de seus pontos mais criticados.

Vale lembrar que as categorias de picape do Carro do Ano foram unificadas na edição 2026.

mes249

O ANO

TREMOR
Ford
MAVERICK
Auto esporte

Auto esporte
CARRO DO ANO
PICAPE
2026

SEM LIMITE
DE VALOR

FINALISTAS

FIAT
TITANO

MÉDIA: 7,44

GWM
POER P30

MÉDIA: 7,94

MITSUBISHI
TRITON

MÉDIA: 7,85

RAM
3500

MÉDIA: 7,69

ines249

MOTOR DO ANO COMBUSTÃO

VENCEDOR

BMW X3
3.0 TURBO MHEV

MÉDIA: 8,08

Desde o ano passado, o Carro do Ano premia três tipos de conjunto motriz nas categorias Motor do Ano: Combustão, Híbrido e Elétrico. Na edição 2026, a premiação teve um recorde de 30 conjuntos elegíveis, com 15 finalistas (cinco em cada modalidade), comprovando o ritmo acelerado de aposta em novas tecnologias de propulsão.

Na categoria Motor do Ano Combustão, levou a melhor o consagrado 3.0 turbo de seis cilindros em linha da BMW, agora aliado a um sistema híbrido leve (MHEV) de 48 Volts. Por não tracionar as rodas em modo apenas elétrico, foi inserido nessa categoria.

No X3 de nova geração, o motor 3.0 turbo de código B58B30M2 opera em ciclo Otto e entrega 389 cv e 55,1 kgfm. O motor elétrico auxiliar rende 18 cv e 20,4 kgfm extras. Combinados, são 398 cv de potência e 59,1 kgfm de torque. Tudo gerenciado pelo famoso câmbio automático de oito marchas da ZF, com tração integral sob demanda.

Com essa cavalaria, o novo BMW X3 M50 vai de zero a 100 km/h em 4,6 segundos e atinge velocidade máxima de 250 km/h. Em relação ao consumo, o SUV faz 9,6 km/l na cidade e 10,9 km/l na estrada, mesmo pesando mais de 2 toneladas.

FINALISTAS

AUDI A5 E Q5
EA888
2.0 TURBO
MÉDIA: 7,93

FIAT PULSE E FASTBACK
GSE T200 HYBRID
1.0 TURBO MHEV
MÉDIA: 7,25

GWM POER P30
2.4 TURBODIESEL
MÉDIA: 6,82

MITSUBISHI TRITON
2.4 TURBODIESEL
MÉDIA: 6,93

ines249

VENCEDOR

PORSCHE 911 GTS
3.6 TURBO HEV

MÉDIA: 8,25

Concorrente sempre forte em todas as categorias, a Porsche fez dobradinha nas categorias Motor do Ano Híbrido e Motor do Ano Elétrico. No primeiro caso, venceu com o interessante sistema híbrido pleno (HEV) do novo Porsche 911 GTS, criado para que o conjunto elétrico jamais ofusque o brilho do motor 3.6 boxer biturbo.

Este, sozinho, entrega 495 cv de potência e 58,1 kgfm de torque. O sistema auxiliar, chamado T-Hybrid, é composto de um motor elétrico de 56 cv integrado diretamente ao câmbio PDK de dupla embreagem e oito marchas. O resultado combinado: 541 cv de potência e 62,2 kgfm, com a possibilidade de levar o 911 GTS de zero a 100 km/h em 2,9 segundos na configuração Cabriolet, conversível.

Uma curiosidade é que a motorização elétrica jamais traciona as rodas sozinha, apesar de o conjunto ser de alta tensão e, por isso mesmo, considerado um híbrido pleno e não leve. Sua atuação é sobre o eixo de saída da transmissão, ajudando a eliminar o "lag" das turbinas e criando uma pressão instantânea de sobrealimentação. O resultado é um pico de torque ainda mais otimizado do motor boxer. A bateria de 1,9 kWh foi projetada para ciclos rápidos de carga e descarga.

FINALISTAS

BYD SONG
PLUS PREMIUM
DM-I
1.5 TURBO PHEV
MÉDIA: 7,79

GAC GS4
2.0 HEV
MÉDIA: 7,51

GWM TANK 300
HI4-T
2.0 TURBO PHEV
MÉDIA: 8,00

JAECOO 7
1.5 TURBO PHEV
MÉDIA: 8,13

MOTOR DO ANO **HÍBRIDO**

Auto esporte

ines249

MOTOR DO ANO ELÉTRICO

✦ VENCEDOR

PORSCHE
TAYCAN TURBO GT

MÉDIA: 9,08

Como dissemos, a Porsche foi premiada em dose dupla nas categorias Motor do Ano. Nesse caso, a vitória foi do Taycan Turbo GT como melhor conjunto elétrico. Também pudera: a versão mais forte do esportivo reúne dois motores síncronos de ímãs permanentes com 517 cv e 63,2 kgfm cada. Respire fundo para ler os números combinados: 1.034 cv de potência e 126,4 kgfm de torque, o que levou o cupê a ser o carro mais veloz já testado oficialmente por **Autoesporte** em uma prova de zero a 100 km/h: 2,3 segundos.

Para você ficar ainda mais sem fôlego, a velocidade registrada na aceleração até 1.000 metros foi de 291,3 km/h no Campo de Provas Rota 127, com todas as retomadas abaixo de 1,5 s.

É tanta força que, diferentemente de outros elétricos, no caso do Porsche Taycan Turbo GT o câmbio precisa de duas marchas, e não apenas uma, algo geralmente restrito a caminhões e ônibus elétricos. Ainda assim, o cupê tem autonomia homologada no Inmetro de bons 442 km, graças à excelente aerodinâmica e ao robusto banco de baterias de 105 kWh. A capacidade de recarga, de 320 kW em corrente contínua (DC), permite recuperar entre 10% e 80% em 18 minutos.

Nessa categoria, o estreante chinês Zeekr 001, de 544 cv, também surpreendeu com o segundo lugar.

FINALISTAS

GAC
HYPTEC HT
MÉDIA: 7,84

GEELY
EX5
MÉDIA: 7,80

KIA
EV9
MÉDIA: 8,27

ZEEKR
001
MÉDIA: 8,46

ines249

PUBLICIDADE DO ANO

O SUV premium que abre novos horizontes
KONA

HYUNDAI KONA

Na categoria definida pela diretoria comercial da Editora Globo, a campanha de lançamento do novo Hyundai Kona foi escolhida por ser uma ação integrada que inspirou e conquistou o público de **Autoesporte** em 2025, com uma linguagem clara e, ao mesmo tempo, sofisticada, além de um conceito poderoso de inovação que uniu tecnologia, design e emoção nos diversos canais multiplataforma da marca.

HALL DA FAMA

HENRY **JOSEPH JR**

Engenheiro com carreira longa na Volkswagen e atual assessor especial da Associação Nacional das Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), foi homenageado pela participação no desenvolvimento dos primeiros motores a etanol no mercado brasileiro. O feito foi estimulado pela famosa crise mundial do petróleo, nos anos 1970, e completou 50 anos em novembro de 2025.

EXECUTIVO DO ANO

EMANUELE **CAPPELLANO**

Nascido em Riet, na região central da Itália, o executivo ocupou por dois anos a cadeira de presidente da Stellantis na América do Sul, em substituição ao atual CEO global da fabricante, Antonio Filosa. Durante seu período no cargo, a fabricante anunciou um plano de investimentos de R$ 32 bilhões para a região que desde o começo deste ano já está se convertendo no lançamento de diversos produtos híbridos flex no mercado brasileiro. Desse montante também sairão uma nova plataforma para carros compactos populares da marca Fiat, já em 2026, e outra para veículos médios da Jeep, a partir de 2028, com motorização híbrida mais robusta, além de uma nova família de picapes, formada por Fiat Titano e Ram Dakota, com produção na Argentina. No mês passado, Cappellano foi convidado a assumir a presidência da Stellantis na Europa, deixando como sucessor local o brasileiro Herlander Zola.

ines249

NOVAS **CATEGORIAS**

GRANDES NOVIDADES DO CARRO DO ANO 2026, PREMIAÇÕES TÊM METODOLOGIA INOVADORA, COM FERRAMENTAS DE INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL PARA DETERMINAR QUAIS MARCAS ATENDEM MELHOR SEUS CLIENTES

ATENDIMENTO

CONTEMPLA A MARCA QUE MELHOR ATENDE SEUS CLIENTES DURANTE O PROCESSO DE COMPRA DE UM VEÍCULO

Autoesporte
CARRO DO ANO
ATENDIMENTO
2026

Para eleger o vencedor do prêmio Atendimento do Ano 2026, a pesquisa de **Autoesporte** e Decoupling levou em consideração as cinco dimensões listadas abaixo:

1. EXPERIÊNCIA NO SITE DA MARCA
2. VISITA À CONCESSIONÁRIA
3. TEST DRIVE
4. NEGOCIAÇÃO
5. ENTREGA DO VEÍCULO

ines249

O prêmio Carro do Ano 2026 tem duas novas categorias desenvolvidas em parceria com a Decoupling, consultoria com base tecnológica e acadêmica que usa métodos inovadores de pesquisa com auxílio de inteligência artificial. Os prêmios Atendimento do Ano e Pós-Venda do Ano apontam as marcas que oferecem as melhores experiências a seus clientes em dois momentos diferentes: durante a jornada de compra de um automóvel e também nos serviços de assistência, manutenção e revisão.

Auto esporte
CARRO DO ANO
PÓS-VENDA
2026

PÓS-VENDA

APONTA A MARCA QUE PROPORCIONA AOS PROPRIETÁRIOS A MELHOR EXPERIÊNCIA DE ATENDIMENTO EM SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA, REVISÃO E MANUTENÇÃO DOS VEÍCULOS

Já o prêmio Pós-Venda do Ano indica a marca que oferece aos proprietários de seus veículos os melhores serviços de assistência, revisão e manutenção com base em oito critérios:

1. GARANTIA DE FÁBRICA
2. POLÍTICA DE PREÇOS
3. MANUTENÇÃO CORRETIVA
4. REVISÕES
5. COBERTURA DE REDE
6. ATENDIMENTO NA OFICINA
7. REVENDA
8. DISPONIBILIDADE DE PEÇAS

ines249

COMO FUNCIONA A PESQUISA

Na primeira edição das categorias Atendimento do Ano e Pós-Venda do Ano, **Autoesporte** e Decoupling consideraram as dez marcas de carros mais vendidas no mercado brasileiro no primeiro semestre de 2025, de acordo com dados oficiais de emplacamento da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave): Fiat, Volkswagen, Chevrolet, Toyota, Hyundai, Renault, Jeep, Honda, BYD e Nissan.

Para avaliar os índices de satisfação dos clientes em cada categoria, a Decoupling coletou mais de 100 mil comentários feitos por proprietários de veículos dessas marcas em diferentes sites, fóruns, plataformas de avaliação e redes sociais no Brasil, entre setembro de 2024 e agosto de 2025. Ou seja, em vez de uma tradicional pesquisa estimulada, trata-se de uma pesquisa inovadora, com base em avaliações espontâneas dos consumidores.

Com a ajuda de inteligência artificial e modelos de análise desenvolvidos pela Decoupling, as avaliações espontâneas dos consumidores foram processadas para identificar padrões de satisfação em cada dimensão da experiência. Os comentários foram classificados por momento da cadeia de valor (jornada) do cliente, e cada trecho recebeu um score de satisfação conforme o teor da manifestação, o que permitiu calcular notas médias por marca e por etapa avaliada.

Para garantir uma pesquisa com alto índice de confiança, a consultoria utiliza sua expertise científica para calibrar a análise eliminando comentários extremos — demasiadamente positivos ou negativos — ou avaliações com textos pouco explicativos. Além disso, realiza pesquisas paralelas com humanos para comparar os dados com os índices apontados pela IA, tanto para validar o trabalho de pesquisa como para aprimorar o aprendizado de máquina em seus modelos de análise.

Atualmente, o método da Decoupling tem um índice de 97% de concordância entre as informações coletadas online, avaliadas com auxílio de IA, e aquelas concedidas por especialistas humanos nas pesquisas de validação. Já nas notas médias calculadas com base nos comentários espontâneos disponíveis online e naquelas dadas por humanos que possuem veículos de uma determinada marca, o percentual de concordância chega a 94%.

Todo o procedimento de pesquisa e os resultados têm o sigilo assegurado por Decoupling e **Autoesporte**, a fim de resguardar a credibilidade do processo. Os vencedores das duas categorias foram premiados com os troféus Atendimento do Ano 2026 e Pós-Venda 2026 e receberam certificados emitidos por **Autoesporte** e Decoupling atestando os índices de satisfação. Os vencedores individuais de cada uma das dimensões em cada categoria também receberam certificados atestando o bom nível de qualidade no atendimento naquele critério específico.

Certificado

CARRO DO ANO

2026

HONDA

EM AMBOS OS PRÊMIOS, AS MARCAS COM MELHOR NOTA EM CADA UMA DAS DIMENSÕES RECEBERAM UM CERTIFICADO. AS VENCEDORAS GERAIS TAMBÉM LEVARAM TROFÉUS

SOBRE A DECOUPLING E A METODOLOGIA

A Decoupling é uma consultoria fundada em 2020 nos Estados Unidos pelos pesquisadores brasileiros Thales Teixeira, ph.D. em Marketing Quantitativo e professor especializado em Inovação, Disrupção Digital e Futurismo, e Leandro Guissoni, também ph.D. em Marketing.

A proposta da consultoria é ir além das pesquisas convencionais de mercado, complementando as abordagens tradicionais com um conceito de "desacoplamento" da experiência, decompondo a jornada do consumidor em diferentes atividades com base em avaliações espontâneas para detectar os índices de satisfação do cliente em cada uma dessas etapas separadamente.

decoupling

mes249

O ANO

VENCEDORES

Confira as pontuações gerais e por dimensão. Em Atendimento do Ano, as notas vão de zero a 1.000; em Pós-Venda do Ano, até 1.200

ATENDIMENTO DO ANO

VENCEDOR GERAL

1º **HONDA** • 816 pontos

2º **TOYOTA** • 797

3º **BYD** • 796

4º **HYUNDAI** • 785

5º **JEEP** • 784

VENCEDORES POR DIMENSÃO

PESQUISA NO SITE DA MARCA

BYD • 822 pontos

VISITA À CONCESSIONÁRIA

TOYOTA • 807 pontos

TEST DRIVE

HONDA • 868 pontos

NEGOCIAÇÃO COM O CLIENTE

HONDA • 786 pontos

ENTREGA DO VEÍCULO

HONDA • 835 pontos

PÓS-VENDA DO ANO

VENCEDOR GERAL

1º **NISSAN** • 902 pontos

2º **HYUNDAI** • 898

3º **VOLKSWAGEN** • 891

4º **TOYOTA** • 886

5º **BYD** • 876

VENCEDORES POR DIMENSÃO

POLÍTICA DE PREÇOS

NISSAN • 898 pontos

GARANTIA DE FÁBRICA

HYUNDAI • 884 pontos

REVISÃO

CHEVROLET • 956 pontos

MANUTENÇÃO CORRETIVA

TOYOTA • 930 pontos

ATENDIMENTO NA OFICINA

CHEVROLET • 997 pontos

COBERTURA DE REDE

NISSAN • 1.034 pontos

DISPONIBILIDADE DE PEÇAS

NISSAN • 830 pontos

REVENDA

HYUNDAI • 841 pontos

ines249

APRESENTADO POR RENAULT

Tecnologia e visual exclusivo: como o Renault Boreal reinventa a categoria

ELEITO O CARRO DO ANO 2026 PELA REVISTA AUTOESPORTE, SUV MÉDIO SIMBOLIZA A VISÃO DE FUTURO DA MARCA, TRAZENDO RECURSOS INÉDITOS E FOCO NO PRAZER AO DIRIGIR

A edição 2025 do Salão do Automóvel foi o palco do lançamento do Renault Boreal. Ele, no entanto, já havia causado impacto na avant-première em julho, na capital paulista — quando o público teve um aperitivo das linhas imponentes e da tecnologia embarcada. E se a pré-venda, em outubro, superou todas as expectativas da marca, a consagração definitiva veio mais recentemente, com o título de Carro do Ano 2026 da revista AutoEsporte.

Criado para atender aos mais exigentes consumidores, ele veio para revolucionar o concorrido segmento dos SUVs médios, elevando seu patamar e inaugurando um capítulo inédito da Renault no Brasil. “O Boreal representa a entrada da Renault em um novo segmento, atraindo um novo cliente”, explica Aldo Costa Jr., diretor de marketing da Renault do Brasil. “O Kardian iniciou esse movimento e o Boreal reforça essa estratégia, consolidando o nosso novo posicionamento de marca.”

O Renault Boreal chega nas versões Evolution, Techno e Iconic — todas com motor turbo TCe 1.3 flex de 163 cv e 270 Nm de torque, com câmbio automático de seis marchas e dupla embreagem úmida. O conjunto é sinônimo de prazer ao dirigir, com respostas rápidas ao acelerador e trocas de marcha ágeis e suaves. Ele também entrega economia de combustível e recebeu nota máxima “A” no teste do Inmetro, com a melhor eficiência energética do segmento. São 11,2 km/litro de gasolina na cidade e 13,6 km/litro na estrada; já com etanol, são 7,8 km/l e 9,4 km/l.

A suspensão do Boreal oferece ótima dirigibilidade em diferentes tipos de terreno. Com 21,3 cm de distância da carroceria ao solo e bom ângulo de ataque (22,2°),

ines249

FOTOS: DIVULGAÇÃO

A sofisticação da cabine do Boreal é evidenciada pelo teto solar panorâmico

ele encara valetas e lombadas com facilidade. E isso sem comprometer o conforto a bordo. O motorista ainda conta com direção elétrica que permite cinco diferentes modos de condução: mais leve no modo Comfort; mais firme na opção Sport.

VISUAL EXCLUSIVO

Se o conjunto mecânico é sinônimo de prazer ao dirigir e eficiência energética, o design do SUV é imponente e elegante. “O Boreal incorpora o DNA de design global da Renault sem abrir mão das necessidades locais”, afirma Costa. O executivo destaca os volumes esculturais, as superfícies expressivas e detalhes como a boa altura do solo e o teto panorâmico. “O Boreal demonstra como a Renault combina elegância, inteligência e funcionalidade.”

Com capô elevado e horizontal, além da grade frontal marcante na cor da carroceria, o projeto do Boreal é baseado em volumes equilibrados e elementos fluidos, com curvas generosas e linhas de tensão. O toque de sofisticação fica por conta da pintura biton, das rodas diamantadas de 19 polegadas e a iluminação full LED, com sequência de boas-vindas e despedida.

Sua silhueta é imponente e generosa: são 4,56 metros de comprimento, 1,84 m de largura e 1,65 m de altura. O entre-eixos de 2,7 m garante ótimo espaço interno e 522 litros de capacidade para bagagem no porta-malas — que chega a 1.770 litros com o rebatimento do banco traseiro (que é bipartido).

Elaborado com materiais de qualidade superior, o interior do Boreal tem revestimento da parte superior do painel com toque suave e agradável, enquanto adornos gravados a laser fazem um jogo de reflexos com a luz ambiente de LED — personalizável com 48 cores. O cockpit conta ainda com tela dupla — painel de instrumentos e tela multimídia, cada uma com 10 polegadas”.

Além do teto solar panorâmico, a sofisticação da cabine é evidenciada pelo console central elevado com compartimento refrigerado e banco do motorista com memória e massagem. O som da Harman Kardon com dez alto-falantes é uma atração à parte — desenvolvido em parceria com o famoso músico francês Jean-Michel Jarre.

> *“O Boreal incorpora o DNA de design global da Renault sem abrir mão das necessidades locais”*
>
> **Aldo Costa Jr.**, diretor de marketing da Renault do Brasil

TECNOLOGIA E SEGURANÇA

“O Boreal eleva a experiência conectada a um novo patamar”, afirma Costa, lembrando que o SUV é o primeiro veículo produzido no Brasil a trazer o Google Automotive Services (GAS) e seus serviços embarcados. O Maps, por exemplo, é exibido nas duas telas, oferecendo informações sobre o trânsito em tempo real e atualizações automáticas. Já o Google Play tem mais de 100 apps para download — como Waze e Amazon Music.

Já o Assistant permite usar comandos de voz para controlar do sistema de navegação à música, além de chamadas e climatização. São mais de 70 comandos por voz — e quem tem dispositivos inteligentes conectados ao Google Home em casa pode acessá-los com comandos customizados.

Por sua vez, o app My Renault oferece serviços como o rastreamento em caso de roubo ou furto — a Renault dá suporte à polícia para a sua recuperação. Com ele, também dá para ter acesso à quilometragem, autonomia do tanque e localização em tempo real, além de checar as câmeras se o alarme for acionado. Notificações ainda avisam sobre as revisões regulares ou, em caso de anormalidades, necessidade de manutenção.

O Renault Boreal faz parte do Human First Program, que se concentra em proteger todos os usuários, e é referência em matéria de segurança ativa e conforto ao volante, com até 24 sistemas de assistência ao motorista (ADAS). É o mais completo pacote da categoria, que inclui direção semiautônoma (piloto automático adaptativo, centralização e manutenção de faixa e frenagem autônoma de emergência), estacionamento automático, reconhecimento de placas de trânsito e câmera 360º.

ines249

Auto esporte

A APOSTA DO ANO

BYD YUAN PRO PHEV | R$ 170 MIL (ESTIMATIVA)

SUV COMPACTO DA BYD SERÁ HÍBRIDO PLUG-IN EM 2026; AUTOESPORTE TESTOU A NOVIDADE COM EXCLUSIVIDADE NA CHINA

Vitória Drehmer - Zhengzhou (China)

Depois de quase dois anos à venda apenas como elétrico, o BYD Yuan Pro agora também é híbrido. E não um híbrido qualquer. Estou falando do que deve ser o primeiro SUV compacto plug-in (PHEV) do Brasil — e flex. Só que o carro ainda não chegou às lojas brasileiras. Isso vai acontecer somente em 2026, mas Autoesporte foi à China para mostrar tudo sobre essa novidade em primeira mão, literalmente. Afinal, fomos os primeiros do mundo a dirigir a novidade, antes mesmos dos europeus, que acabam de receber o modelo nas lojas do continente. Até por isso, não estranhe as placas da Espanha ou o nome Atto 2 do carro das fotos. Na Europa, essa é sua nomenclatura. Por aqui, seguiremos com o já conhecido batismo de Yuan Pro.

ines249

SEM MUDANÇAS VISUAIS

Falando em conhecido, será difícil diferenciar as versões porque há poucas alterações no visual. Os faróis de LED são os mesmos, assim como a grade. Portanto, só o que muda na frente é o para-choque, que ficou mais aberto e com linhas horizontais. As lanternas continuam interligadas, com desenho similar ao do Dolphin. Assim, a única diferença na traseira é a inscrição “DM-i” para mostrar que se trata de um conjunto híbrido.

INTERIOR REFORMULADO

A fórmula é outra para o interior. A elegante manopla de câmbio no console central da versão elétrica deu lugar a uma alavanca na coluna de direção. Há quem goste. Não é o meu caso.

A troca chega acompanhada de ainda mais minimalismo: há menos botões no painel. Para ser mais exata, são apenas sete. Logo, quase todos os comandos ficam na central multimídia, que está um pouco maior, com 12,8 polegadas. A conexão sem fio para Apple CarPlay e Android Auto foi mantida, mas uma notícia pode decepcionar: a tela não é mais giratória. Particularmente, sou do time que se contenta com um sistema atualizado com mapas que não travam. Não foi possível testar.

O painel de instrumentos digital é o mesmo, com 8,8”. Além disso, o carregador por indução foi reposicionado e abre espaço para um porta-celular ao lado. Uma pena que a BYD não trocou o local das entradas USB-C, que têm acesso bem limitado.

O acabamento continua simples na comparação com os demais carros da marca, porém muito acima do encontrado em rivais da categoria aqui no Brasil. Há bastante plástico rígido nas portas, mas o erro é corrigido com materiais macios ao toque no painel. Os bancos são revestidos de um tecido que imita couro e tem ótima qualidade.

DIVULGAÇÃO

ines249

BYD
ATTO 2
Auto esporte

MOTORIZAÇÃO CONHECIDA

De qualquer forma, as principais mudanças não estão à mostra. A BYD fez alterações na arquitetura do Yuan Pro. Afinal, ter de acomodar um motor a combustão faz com que a distribuição de peso e o centro de gravidade sejam alterados. Mesmo com uma bateria menor do que a da versão elétrica, o conjunto é 50 kg mais pesado na versão topo de linha, Boost.

Na Europa, o Yuan Pro DM-i é oferecido com duas motorizações. Ambas têm como base o mesmo conjunto do Song Pro brasileiro: motor 1.5 aspirado de quatro cilindros que entrega 98 cv e uma máquina elétrica de 197 cv. As diferenças entre as versões Active e Boost estão na bateria e na entrega de potência, já que o torque máximo é de 30,6 kgfm nas duas.

A opção mais barata, Active, tem 166 cv e é alimentada por um kit de bateria de 7,8 kWh. Entrega 40 km de autonomia elétrica (WLTP) e tem velocidade de recarga limitadíssima, a 3,3 kW. No Yuan Pro Boost, a potência combinada é de 212 cv, a bateria tem capacidade de 18,3 kWh e as cargas podem ser feitas a até 6,6 kW (AC). Nesse caso, o alcance é de 90 km, no mesmo ciclo. A chinesa também informa que a opção híbrida plug-in consegue atingir 1.000 km com apenas um abastecimento. Quanto ao alcance elétrico, quando chegar ao Brasil, podemos esperar dados menos otimistas pelo padrão do Inmetro.

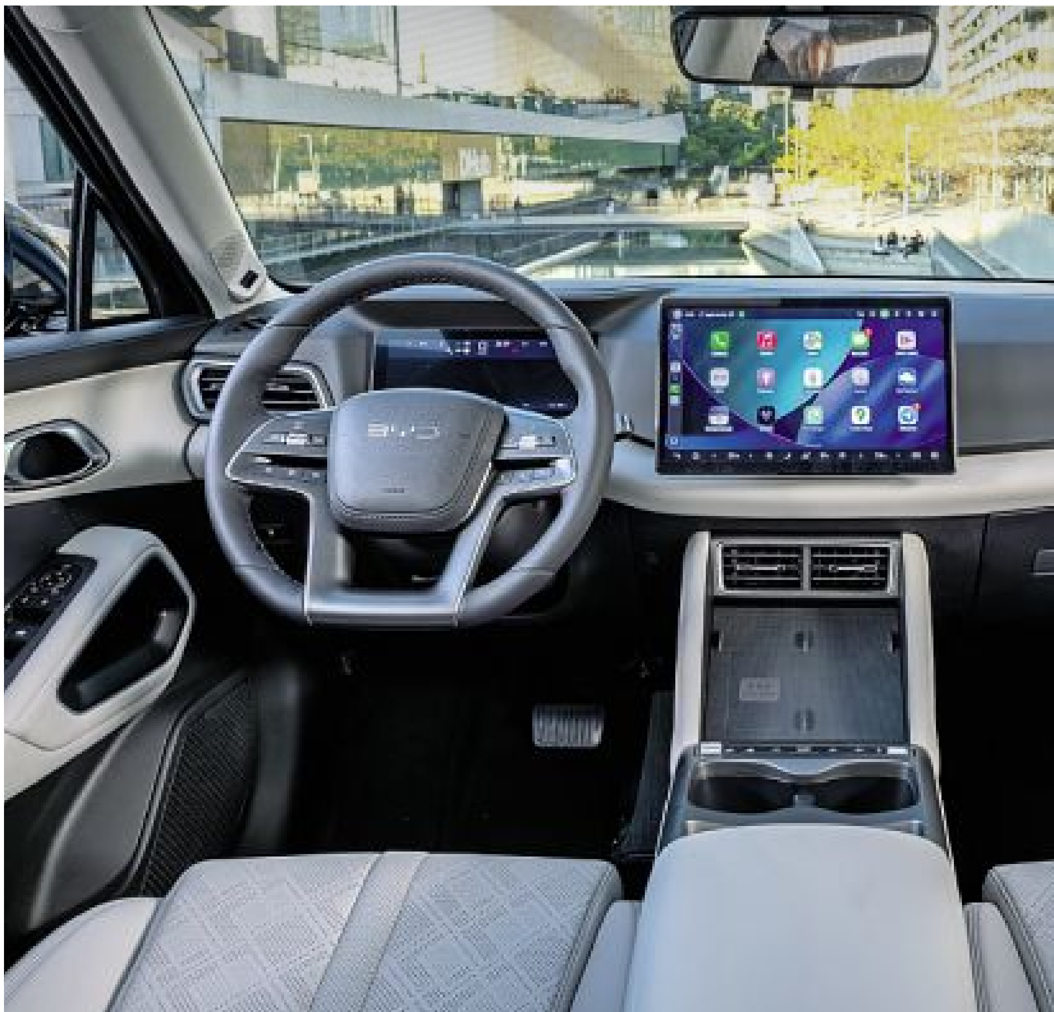
Aliás, trazendo a conversa para o Brasil, ainda não sabemos se a BYD oferecerá as duas variantes em nosso mercado. Caso venha a mais potente, o Yuan Pro poderá se tornar o SUV compacto mais forte da categoria. Com esse conjunto de 212 cv, o SUV acelera de zero a 100 km/h em 7,5 segundos, de acordo com a marca. Estamos falando do melhor desempenho do segmento, uma vez que ele supera até mesmo os esportivos Fiat Pulse e Fastback Abarth, que precisam de 7,6 s. É também mais rápido do que a versão elétrica, que leva 7,9 s. Surpreendente. Apesar das dúvidas, há uma certeza: o modelo será montado em Camaçari (BA) já com o motor a combustão flex a partir do segundo semestre de 2026.

👍 Desempenho e lista de equipamentos recheada

👎 Porta-malas pequeno e interior minimalista

IMPRESSÕES AO DIRIGIR

Ser a primeira jornalista do mundo a dirigir um carro tem suas limitações: só consegui dar algumas voltas com o Yuan Pro PHEV em um circuito fechado. Logo, as primeiras impressões são limitadas.



ines249

Auto esporte

Ainda assim, foi possível perceber que os ajustes de suspensão são bem semelhantes ao do modelo que já conhecemos no Brasil, oferecendo bastante conforto. Aliás, o SUV é um dos mais acertados dentre os modelos da BYD que já dirigi. Mas o pedal do freio é sensível demais. Pelo menos há discos em todas as rodas.

E OS PASSAGEIROS?

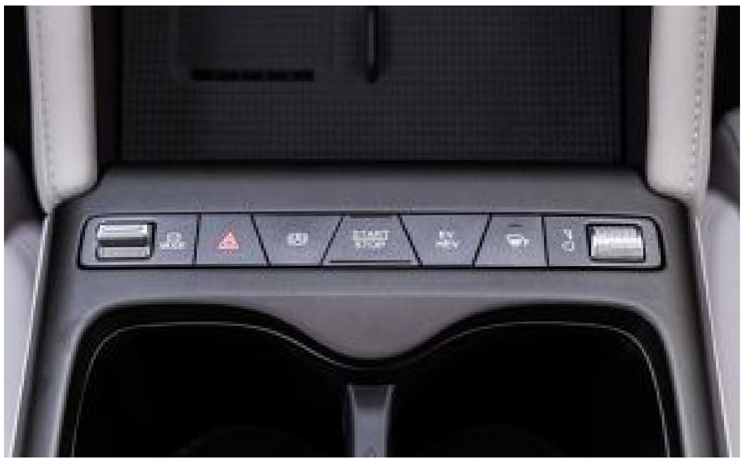
O conforto, inclusive, é ainda maior para os passageiros. A medida de 2,62 metros de entre-eixos é menor na comparação com a do Volkswagen T-Cross, por exemplo, que tem 2,65 m, mas o espaço do chinês é melhor na segunda fileira. Isso porque até pessoas mais altas, com cerca de 1,80 m de altura, se acomodam bem. Aliás, nem parece que estamos em um SUV compacto.

O assoalho plano colabora para que três pessoas se sintam confortáveis. Uma curiosidade é que a BYD corrigiu um erro e colocou saída de ar-condicionado para quem vai atrás. No entanto, o Yuan Pro continua deixando a desejar no porta-malas, que tem somente 265 litros de capacidade, menos até que o de alguns hatches compactos.

MAIS EQUIPAMENTOS

Outra boa notícia é que a lista de equipamentos está mais recheada. Agora há controle de cruzeiro adaptativo (ACC), câmera de 360 graus, assistente de permanência em faixa e frenagem autônoma de emergência. Um grande acerto.

Um combo de acertos, eu diria. Não por acaso, a BYD do Brasil trata o Yuan Pro DM-i como a maior aposta da marca em 2026, ao lado da picape intermediária derivada do Song Plus. É a entrada no maior segmento de nosso mercado. E, conhecendo a BYD, é bem provável que o preço fique na casa de R$ 170 mil, similar ao do Yaris Cross HEV de entrada. É por isso que o carro tem tudo para se tornar o mais emplacado da marca — que poderá esquecer que apenas 4.058 Yuan Pro foram vendidos até outubro de 2025.



Console central do Yuan Pro perdeu alavanca de câmbio e tem ainda menos botões

BYD YUAN PRO PHEV
R$ 170 MIL (ESTIMATIVA)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Diant., transv., 4 cil. em linha, 1.5 16V, aspirado, injeção direta, gasolina + elétrico
POTÊNCIA (COMB.)	212 cv
TORQUE (COMB.)	30,6 kgfm
CÂMBIO	Automático, 1 marcha, tração dianteira
ZERO A 100 KM/H	7,5 segundos
BATERIA	18,3 kWh (LFP)
AUTONOMIA (WLTP)	90 km
CARREGAMENTO MÁX.	6,6 kW (AC)
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
PNEUS	215/60 R17
DIMENSÕES	**Compr.:** 4,33 m **Largura:** 1,83 m **Altura:** 1,68 m **Entre-eixos:** 2,62 m
TANQUE	45 litros
PORTA-MALAS	265 litros (fabricante)
PESO	1.620 kg

ines249

GS4

HYBRID

LÍDER
DE VENDAS
GAC

AGENDE SEU
TECH DRIVE

- TETO PANORÂMICO
- 235 CV DE POTÊNCIA COMBINADA
- HEAD-UP DISPLAY
- PILOTO AUTOMÁTICO ADAPTATIVO NÍVEL 2

ines249

CHEGOU O GS4 HYBRID.
O VERDADEIRO SUV AUTORRECARREGÁVEL.
GS4
HYBRID
GAC
GO AND CHANGE

ines249

SOTAQUE

NISSAN MARCH EVOLVE | 36 MIL EUROS

NISSAN MARCH RENASCE COMO HATCH ELÉTRICO NA EUROPA BASEADO EM MODELO DA RENAULT E VAI RIVALIZAR COM BYD DOLPHIN

Joaquim Oliveira, Millbrook (Reino Unido)

ines249

FRANCÊS

DIVULGAÇÃO

ines249

Cabine lembra muito a das novas gerações de carros da Renault. Qualquer semelhança das telas e do volante com os do Boreal não é mera coincidência

O March — chamado de Micra em outros países — é um carro histórico para a Nissan. A primeira geração foi lançada em 1983, mas foi na segunda, dez anos depois, que o hatch se sagrou Car of the Year na Europa. É uma das premiações mais conceituadas daquele continente, equivalente ao Carro do Ano no Brasil. Com essa bagagem, foi lançado aqui em 2011 e teve vendas comedidas até dar adeus, em 2020.

Só que agora o March se transformou. Sua sexta geração é uma reconversão do novo Renault 5 E-Tech, com design exterior muito diferente do primo francês. De certa forma, é a magia da indústria atual, que permite essa "elasticidade" de produzir automóveis com aparências distintas sobre estruturas replicadas ao milímetro. E o designer da Nissan que me apresentou o March antes de eu dirigi-lo pelas ruas apertadas de Millbrook (Reino Unido) não escondeu sua ligação com a Renault.

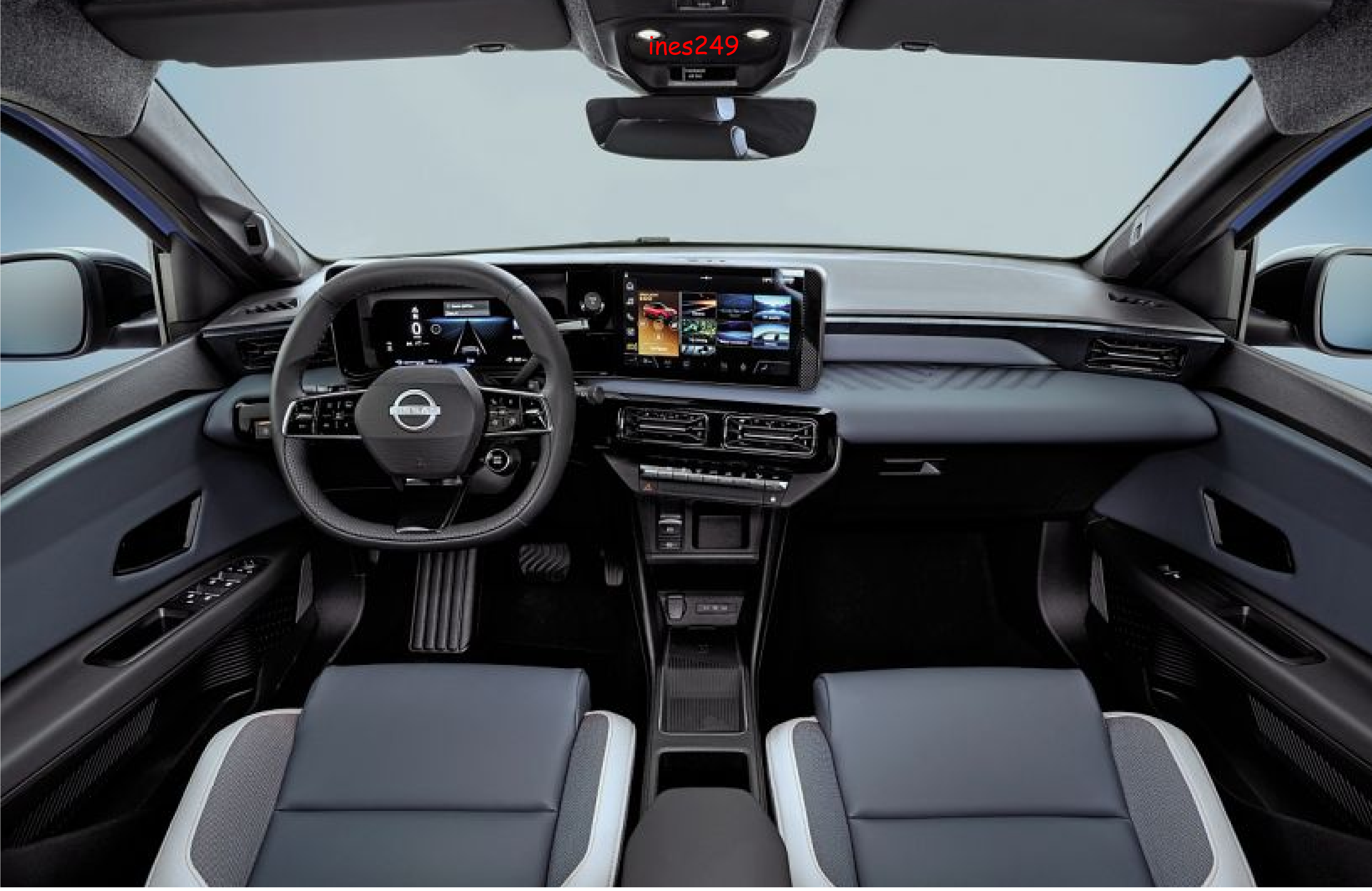
March e Renault 5 se diferenciam principalmente por alguns painéis externos e pelo acabamento. Fora isso, todo o resto é compartilhado — inclusive o acerto de suspensão, a resposta eletrônica, a eficiência energética e a sensibilidade dos comandos. Os automóveis também saem da mesma fábrica na França.

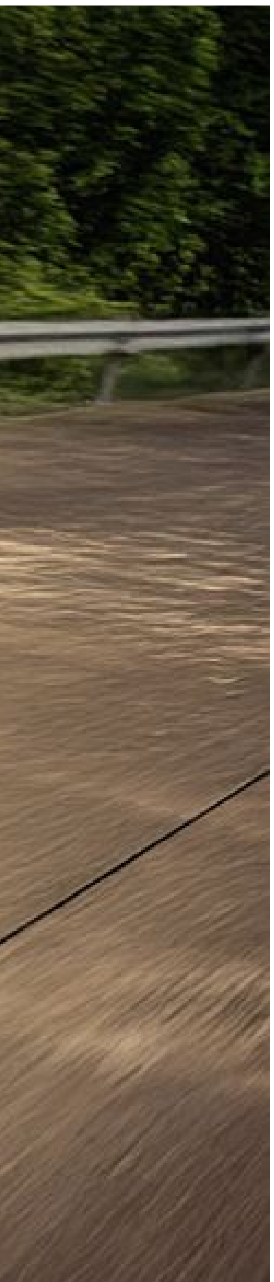
Essa foi a fórmula encontrada pela marca japonesa para ter um hatch elétrico capaz de rivalizar com o BYD Dolphin com rapidez e custos de desenvolvimento mais baixos, aproveitando as sinergias com sua parceira. O objetivo é que, até 2027, 40% dos carros novos da Nissan vendidos na Europa sejam elétricos — o resultado atual é de 10%. Até lá, a Nissan continua vendendo o SUV médio Ariya como o único totalmente eletrificado de seu catálogo.

O novo March tem 3,97 metros de comprimento (5 centímetros maior que o Renault 5). Ele foi inspirado na terceira geração, lançada em 2003, a primeira a incorporar faróis dianteiros com formato oval. Essa linguagem estética se mostra em enormes linhas circulares

NISSAN
MICRA
Auto esporte

ines249





que atravessam um grupo óptico horizontal. Te lembra algo? É uma clara referência ao símbolo da Nissan. Nesse quesito, a ideia era dar uma aparência amigável ao compacto elétrico.

A Nissan aproveitou esse formato de “olho” para fazer outra graça. Quando o motorista se aproxima do hatch com a chave, o jogo de luzes coreografado “pisca” para ele. Ainda sobre o visual externo, é possível criar uma imagem mais esportiva com o teto pintado numa cor diferente do restante da carroceria, de preto ou prata.

A cabine também “cheira a Renault 5”, com diversos elementos compartilhados. Algumas de suas superfícies de toque suave não existem no irmão francês. O March tem duas telas de 10,1” para painel de instrumentos e central multimídia, que tem Android Auto e Apple CarPlay, além de GPS nativo com funções interessantes, como planejamento de rotas com base na autonomia do veículo e nos carregadores disponíveis pelo caminho.

A central multimídia tem sistema integrado do Google, com menus muitos semelhantes aos que encontramos nos smartphones atuais. Intuitiva e boa de usar, a tela serve de exemplo até para veículos mais caros. Quanto à cabine, há detalhes que remetem à simplicidade da filosofia nipônica, como a imagem do Monte Fuji gravada no fundo de plástico do console central e na moldura do porta-malas. Aproveitando, o bagageiro tem 326 litros de capacidade (a mesma do Renault 5).

ines249

Em qualquer versão, potência de recarga permite recuperar entre 15% e 80% da bateria em 30 minutos; volante dá apenas 2,6 voltas entre um batente e outro

Outros detalhes, como as costuras diagonais no topo da superfície esquerda do painel, se inspiram nos jardins japoneses. Os demais padrões de revestimentos internos são sóbrios, embora variem de acordo com a versão escolhida. São três as oferecidas: Engage, Advance ou Evolve.

O conjunto motriz que move o novo March elétrico também veio do Renault 5: o mais acessível tem baterias de 40 kWh e 310 km de autonomia no ciclo europeu WLTP, com motor de 122 cv e 23 kgfm; já o mais sofisticado (a versão que dirigi na Inglaterra) tem bateria de 52 kWh, com 408 km de autonomia e motor de 150 cv e 25 kgfm. Vale lembrar que o irmão francês tem uma versão ainda mais simples, com bateria menor.

Pela experiência que tive com o Renault 5, as autonomias prometidas pela homologação oficial são otimistas. O resultado mais factível para a versão topo de linha fica entre 300 km e 340 km na vida real — e já adianto que, quanto menores forem os trechos de rodovias, melhor. Em relação à recarga, a versão de entrada pode ser conectada a estações rápidas de corrente contínua (DC) de até 80 kW. Para o modelo mais equipado, a capacidade é de até 100 kW. Com o kit mais generoso de baterias, o March acelera de zero a 100 km/h em 8 segundos e tem velocidade máxima limitada a 150 km/h.

ines249

Não pude comprovar essa velocidade máxima no circuito de Millbrook, onde testei o March em ambiente fechado. Infelizmente, os veículos não foram emplacados a tempo para rodar fora do autódromo. Como o Renault 5, o novo Nissan March se dá bem em curvas apertadas, é rápido nas mudanças de direção e transmite uma boa sensação do que se passa entre as rodas e o asfalto. O hatch tem três modos de condução: Sport, Comfort e Eco. Neste último, a entrega de força fica limitada a 65 cv para melhorar a autonomia.

Não senti falta de tração no asfalto seco, mas sei que, ao menos no irmão francês, as coisas são diferentes na chuva. Há um desequilíbrio brusco na traseira, o que pode levar o March a escorregar em uma tangência mais ousada. Sua base dinâmica foi apurada para agradar o motorista mais "urbano".

O chassi bem acertado deixa uma pulga atrás da orelha quanto à oferta de uma versão mais potente. É algo que os executivos da Nissan não descartam, tendo em vista que o Renault 5 tem uma versão de 220 cv, a Alpine. Os amortecedores são firmes sem ser excessivamente duros, o que faz a carroceria do March quase não inclinar. O peso das baterias ajuda nesse comportamento "plantado no solo", bem como as rodas de 18 polegadas montadas num carro de apenas 4 m de comprimento.

Não pude testar o March em zonas irregulares, com asfaltos mais castigados. Porém, a suspensão traseira independente (algo raro nesse segmento, até na Europa) ajuda a melhorar o conforto de rolamento e a filtrar as imperfeições.

Sobre o espaço interno, quatro adultos de 1,80 m cabem à justa, sobrando alguns poucos dedinhos entre o topo da cabeça e o teto. Um terceiro passageiro na traseira deverá ser bem magro e pequeno para evitar o aperto. O assoalho plano ajuda na liberdade de movimentos das pernas.

Diferentemente do Renault 5, o novo Nissan March tem aletas atrás do volante para ajustar o nível de regeneração das baterias. São quatro níveis, dos quais o mais intenso ativa a função "one-pedal drive". Esse sistema tem utilização prática e funcional e os freios eletrônicos (brake by-wire) auxiliam nas respostas e na linearidade.

No disputado mercado europeu, a tendência é de que o novo March (ou Micra, como é chamado na região) venda menos que o Renault 5. No Brasil, não há planos para o modelo. Bom para o BYD Dolphin. ▲

MARCH EVOLVE
36 MIL EUROS

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Diant., síncrono, rotores bobinados
POTÊNCIA	150 cv
TORQUE	25 kgfm
CÂMBIO	Automático, 1 marcha, tração dianteira
ZERO A 100 KM/H	8 segundos
BATERIA	52 kWh (NMC)
AUTONOMIA	408 km (WLTP)
CARREGAMENTO MÁX.	11 kW (AC) 100 kW (DC)
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant. e tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
PNEUS	195/55 R18
DIMENSÕES	**Compr.:** 3,97 m **Largura:** 1,77 m **Altura:** 1,50 m **Entre-eixos:** 2,54 m
PORTA-MALAS	326 litros (fabricante)
PESO	1.542 kg

UM SÓ PLANETA
PATROCÍNIO APOIO PARCERIA REALIZAÇÃO
GERDAU O futuro se molda MBRF O MUNDO que queremos ONU programa para o meio ambiente EDITORA GLOBO EDIÇÕES GLOBO CONDÉ NAST SGR 100 ANOS DE GLOBO
Conheça **#UMSÓPLANETA** – o maior movimento editorial brasileiro para promover práticas sustentáveis e enfrentar a mudança climática. Acesse **umsoplaneta.globo.com**

ines249

R$ 219.890
TOYOTA COROLLA CROSS XRX HYBRID
R$ 209.990
GAC GS4 ELITE
Auto esporte
Auto esporte

MATCH POINT

AGRADECIMENTO: PLAZA SUL SHOPPING

ines249

R$ 184.990
OMODA 5
PRESTIGE

NO CAMPEONATO DOS SUVS MÉDIOS HÍBRIDOS PLENOS, OS CHINESES GAC GS4 E OMODA 5 TENTAM ROUBAR O TÍTULO DO TOYOTA COROLLA CROSS; SERÁ QUE TREINARAM O BASTANTE?

André Paixão

Renato Durães

Entre 2004 e 2022, a Associação de Tenistas Profissionais (ATP) teve apenas quatro nomes na liderança do ranking masculino: Roger Federer, Rafael Nadal, Novak Djokovic e Andy Murray. O domínio do quarteto é tão expressivo que, juntos, levaram 65 dos 75 Grand Slams disputados no período. Atualmente, o mercado de SUVs médios com tecnologia híbrida plena, os famosos HEV, vive cenário parecido, com reinado da dupla Toyota Corolla Cross e GWM Haval H6 HEV2. Juntos, emplacaram mais de 18 mil dos 30 mil carros com essa tecnologia no Brasil em 2025.

Comecemos pelo veterano Corolla Cross, aqui representado pela versão XRX Hybrid, o mais caro do grupo, à venda por R$ 219.890. Mas há desafiantes da escola chinesa entrando em quadra. O GAC GS4 foi lançado em maio, porém só agora engrenou nas vendas. Nesse torneio, chega na versão Elite, de R$ 209.990. Já o Omoda 5 HEV acaba de ser inscrito em nosso mercado. A opção topo, Prestige, custa R$ 184.990 e foi a escolhida para o campeonato.

Há outras opções? Sim. Kia Niro e Hyundai Kona ficaram de fora do nosso Grand Slam por critérios de ranking, digo, vendas. E não, você não está vendo errado. Citamos o Haval H6 HEV2 no início do texto, pois a versão com atualização no design exterior e na cabine foi lançada após a produção deste comparativo.

ines249

Chave principal apresentada, é hora de puxar o histórico dos jogadores. O Corolla Cross defende o título e uma longa supremacia. É o Roger Federer dos SUVs médios. Mas o tenista suíço já não se aposentou? Bom, o Toyota é o veterano, há mais tempo na mesma geração — já são mais de cinco anos. A próxima, inclusive, está a caminho e deve dar as caras até 2028. A expectativa é de que a Toyota atualize o conjunto mecânico. O motor 1.8 aspirado flex rende apenas 101 cv. A máquina elétrica também não empolga, com seus 72 cv e 16,6 kgfm. Juntos, entregam 122 cv, sem divulgação de torque combinado. Sempre bom lembrar que é o único conjunto flex do trio.

Quase o dobro da potência tem o GAC GS4. E a menção a ele logo na sequência do Corolla Cross não é por acaso. O motor 2.0 aspirado, que atende pelo código 4B20L1, foi desenvolvido em parceria com a Toyota. É também um dos propulsores a combustão mais eficientes do mundo. No SUV médio, entrega 140 cv. Quando combinado ao elétrico, de 172 cv, gera 235 cv de potência e 30,5 kgfm de torque combinados. Também na casa dos 200 cv está o Omoda 5 HEV. São exatamente 224 cv, frutos da combinação de um motor 1.5 turbo de 135 cv com outro elétrico de 204 cv.

Hora de levar o trio para a pista do Rota 127 Campo de Provas. Ali, o piso não é de saibro, como Roland Garros, nem tem a grama sagrada de Wimbledon: é, sim, de asfalto liso. E vamos precisar recorrer ao árbitro de vídeo, porque Omoda 5 e GS4 empataram em quatro das seis provas de aceleração e retomada. Levaram os mesmos 8 segundos para ir de zero a 100 km/h, por exemplo. Nas demais, uma vitória para cada um. E o Corolla? Como esperado, é muito mais lento que os concorrentes. Foram quase 5 s a mais para chegar aos 100 km/h e 2,7 s na retomada entre 80 km/h e 120 km/h.

Se sobra força ao GS4, o porte físico avantajado e o peso mais elevado do trio (223 kg a mais em relação ao Corolla Cross) cobram o preço na hora de frear, fazendo dele o pior do comparativo. Nesse aspecto, game para o Omoda 5 (veja números na tabela). Para fechar o primeiro set com vitória chinesa, vamos ao consumo. A cavalaria superior de Omoda 5 e GS4 se reflete em motores trabalhando mais relaxados. A consequência direta é um apetite mais comedido por combustível. Em nosso ciclo de testes, com gasolina no tanque e ar-condicionado ligado, o Omoda foi o mais econômico, cravando 22,7 km/l na cidade. Na sequência, o GS4 rodou 20 km/l, contra 16,8 km/l do Corolla Cross. Na estrada, onde os híbridos são menos eficientes pelo uso mais constante do motor a combustão, a ordem se repetiu: 19,6 km/l (Omoda 5) contra 16,4 km/l (GS4) e 15,3 km/l (Corolla Cross).

O segundo set começa com uma análise da cabine e dos equipamentos dos nossos

Estilo do GS4 é exótico na cabine; seletor giratório gigantesco ajusta a temperatura do ar-condicionado

ines249

0
km/h
11:29
CONFORT

Costura vermelha nos bancos de couro remete a uma esportividade que não condiz com a proposta do GS4

competidores. E os chineses seguem imprimindo um ritmo de jogo parecido. Omoda e GAC, por serem projetos mais recentes, trazem uma nova forma de construir cabines e pensar em ergonomia. Em comum, o fato de dispensarem a alavanca de câmbio tradicional em prol de espaço extra no console. O GS4 adota um pequeno joystick. Já o Omoda 5 tem os comandos de marcha na alavanca atrás do volante. O console central bastante elevado e vazado na porção inferior também está presente nos dois. Se por um lado cria-se um nicho para

ines249

Mercedes, é você? Vários elementos da cabine do Omoda parecem ter vindo da marca alemã; telas têm layout fácil de entender e operação simples

acomodar objetos, por outro deixa as portas USB (uma do tipo A e uma C) na pior posição possível. No Corolla Cross, além de só haver USB-C, o espaço é reduzido e fica a impressão de estarmos em um carro de categoria inferior, apesar de ser o mais caro de todos.

Mas o Omoda desponta quando falamos de padrão de acabamento, o melhor do trio, ainda que com forte inspiração (para ser gentil) nos carros da Mercedes. Também se sai muito bem em conectividade. Traz o maior conjunto de telas (12,3 polegadas para cluster e multimídia), além de ter a central com o melhor funcionamento, seja em termos de layout, seja em velocidade do sistema. Ele e o Corolla Cross oferecem conexões via Android Auto e Apple CarPlay sem fio. Já o GS4 joga a bola para fora da arena nesse quesito. Nem tanto pelo tamanho das telas, iguais às do rival japonês (10,1" para multimídia e 7" para cluster), mas por ter uma central confusa, com comandos não muito claros, além de só se conectar diretamente com aparelhos da Apple. O espelhamento via Android é feito por um aplicativo externo e de funcionamento ruim. Mas... calma, isso não é motivo para agir como Daniil Medvedev e quebrar a raquete ao final do ponto. O jogo se ganha no conjunto. E o GS4 é, disparado, o mais espaçoso dos SUVs.

O chinês se vale de seu porte quase-grande para superar os rivais com folga e disparar aces consecutivos quando analisamos as dimensões. São mais de 20 centímetros adicionais no comprimento, quase 15 cm no entre-eixos e pelo menos 7 cm na largura. Sugiro dar uma olhada nas fichas para ter uma ideia exata dos números. Na vida real, é o único que acomoda cinco adultos com algum conforto. O Omoda 5 tem medidas muito parecidas com as do Corolla Cross, mas é o mais acanhado. Prova de que uma análise baseada apenas em fichas técnicas pode distorcer a realidade.

O grande privilégio do porte avantajado do GS4 não se traduz tanto no porta-malas. É, sim, o maior do trio, mas a diferença em relação ao do Corolla Cross é de apenas 10 litros — 450 l a 440 l. O Omoda perde feio nesse ponto: o compartimento tem apenas 372 litros, similar ao de um VW T-Cross. Aqui, vale uma observação: na ficha técnica oficial da GAC, o volume divulgado é de 638 l, porém em um padrão diferente do VDA, utilizado por **Autoesporte**. É como usar bolinhas de ping-pong para fazer o cálculo e comparar com porta-malas medidos com bolas de tênis.

O equilíbrio no segundo set será crucial para o resultado final. Os três SUVs se equivalem em equipamentos de conforto e segurança. Há deslizes, como o tamanho modesto do teto solar de Corolla Cross e Omoda 5 ou o ar digital de apenas uma zona e a falta de retrovisor interno eletrocrômico no GS4. Em comum, todos têm acesso por chave presencial, partida por botão, alertas de saída de faixa e de ponto cego, frenagem de emergência e controle de cruzeiro adaptativo (ACC). O banco do motorista é elétrico em todos, mas Omo-

Auto esporte

ines249

Com o menor entre-eixos do trio e o teto com queda prolongada, Omoda 5 tem espaço acanhado para cinco pessoas

da e GAC estendem a mordomia também ao passageiro.

O jogo se encaminha para a definição. É a última chance de o Corolla Cross correr atrás dos rivais. Teremos uma virada surpreendente? O japonês deixa o abatimento de lado e começa atacando com uma garantia vencedora. São dez anos de cobertura de fábrica, contra sete da Omoda e apenas cinco da GAC. Aqui, a bola das chinesas para na rede — e nem estamos falando daquela que impede a bola de cruzar para a quadra adversária, mas sim da cobertura de concessionárias, ainda

ines249

ínfima perto da Toyota. Isso sem contar a incrível força da marca japonesa. Infelizmente, por serem produtos recentes, não foi possível calcular a desvalorização. Logo, vamos ao segundo serviço. Na verdade, serviços... Falando nas revisões, novamente ponto para o Corolla Cross, que tem as cinco primeiras (até 50 mil km) mais em conta. Pior para o Omoda, com manutenções quase 60% mais caras. E o chinês comete uma dupla falta ao apresentar a cesta de peças mais salgada do trio. Vantagem e ponto do título para o GS4.

A vitória do GAC é sacramentada com a melhor dirigibilidade entre os três modelos. Se seu desempenho é idêntico ao do Omoda 5, rodando o SUV grandalhão é mais confortável e esperto em arrancadas e retomadas. Mostra também que, apesar de os chineses não terem feito grandes ajustes para adequar o modelo importado ao gosto brasileiro, há uma boa concepção de projeto. A direção com peso ajustável e o pedal de freio com boa modulação são um avanço em relação a grande parte dos conterrâneos que chegam ao Brasil.

Tanto GS4 como Omoda 5 se revelam bons carros híbridos. Desde que o motorista não abuse do pedal da direita, o modo elétrico predomina no uso urbano. A autonomia elétrica é limitada, como em todo carro HEV, mas as baterias maiores e de melhor densidade (2,1 kWh no GAC e 1,8 kWh no Omoda, ambas de íons de lítio) garantem vantagem sobre o Corolla Cross (1,3 kWh e de níquel). A transição para o motor a combustão é mais suave no GS4. Ao Omoda, resta a vantagem sobre o Corolla Cross. Mas a suspensão dura, com batidas secas, pode incomodar. Por último, o Toyota peca pela simplicidade. É o único do comparativo com suspensão traseira por eixo de torção, solução mais barata e menos refinada que a arquitetura multilink de seus rivais. O isolamento acústico e a eficiência do sistema híbrido também deixam a desejar na comparação com os concorrentes.

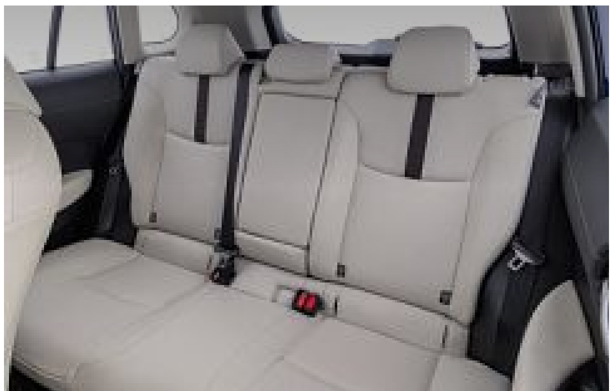
Fim da partida com vitória do GS4 no tie-break contra o Omoda 5. Aqui, o Corolla Cross ficou pelo caminho, lembrando o torneio de Wimbledon de 2013, vencido pela "zebra" Andy Murray. Na ocasião, Novak Djokovic foi superado por pouco, assim como o Omoda neste comparativo. E o Corolla Cross? Bom, podemos fazer outra relação com Roger Federer, eliminado ainda na segunda fase daquele torneio na grama sagrada.

Se me permitem, vou encerrar com a analogia de carros e tenistas. Federer se aposentou em 2022 e é lembrado como um gigante do esporte. O Corolla Cross, primeiro SUV médio híbrido flex do Brasil, já está na história. Desse trio, é a escolha óbvia para quem não quer sustos, mas também é o que, de longe, entrega menos conteúdo e desempenho. Logo, deve fazer mais para encarar desafiantes jovens e cheios de energia.

Murray ainda venceu Wimbledon em

Cabine do Corolla Cross é a mais datada do trio; não tem console central elevado nem muitos porta-objetos

ines249



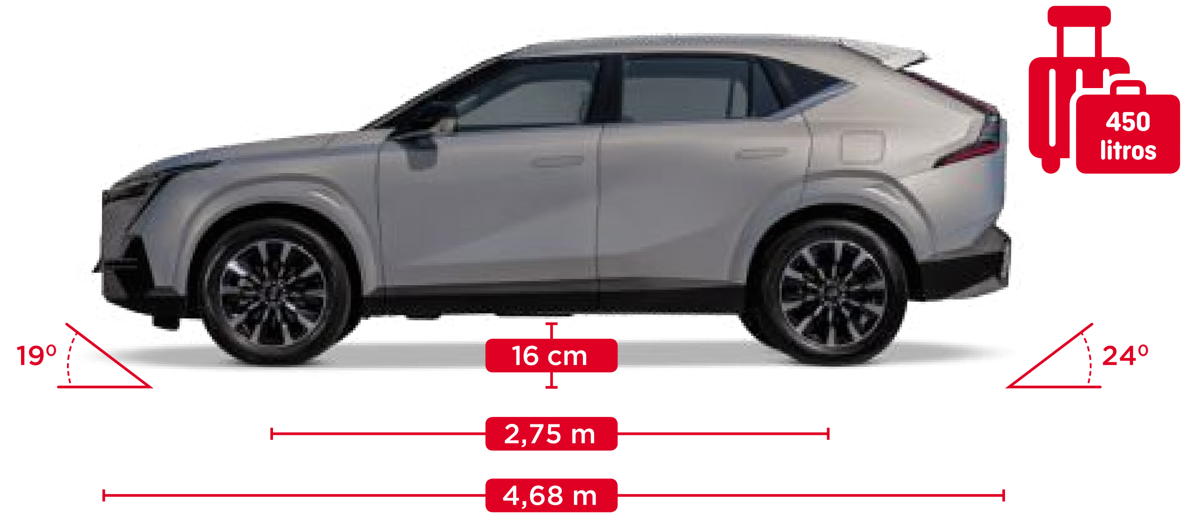
2016, mas nunca chegou perto do sucesso do trio Federer-Nadal-Djokovic. Fica a lição para a GAC. A chinesa precisa se provar no Brasil, ampliando a rede de concessionárias e fazendo crescer a confiança do público. Do lado da Omoda, ter a Chery por trás das operações a coloca algumas posições acima nesse ranking. Em comum para as duas, planos promissores. Mas as realizações não acontecem sem trabalho duro. Que venham as próximas temporadas.

Quadro de instrumentos digital veio junto com o facelift de 2024; nova geração deve ser mostrada em 2027

ines249

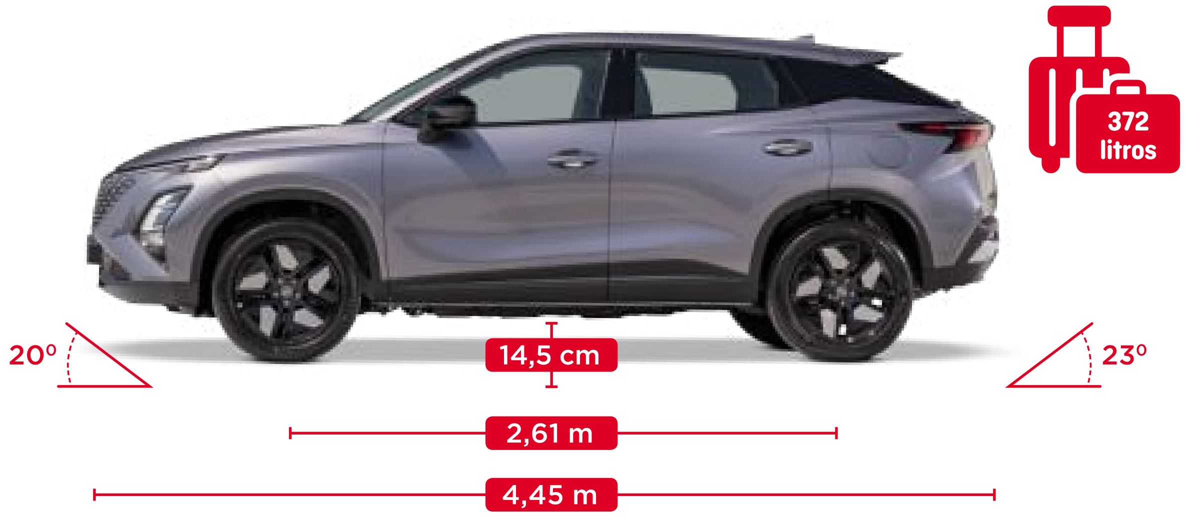
GAC GS4

O GS4 está na fronteira entre um SUV médio e um modelo de porte grande. Mas a superioridade não se reflete tanto no porta-malas, só 10 litros maior que o do Corolla Cross. Do trio, tem o pior ângulo de ataque



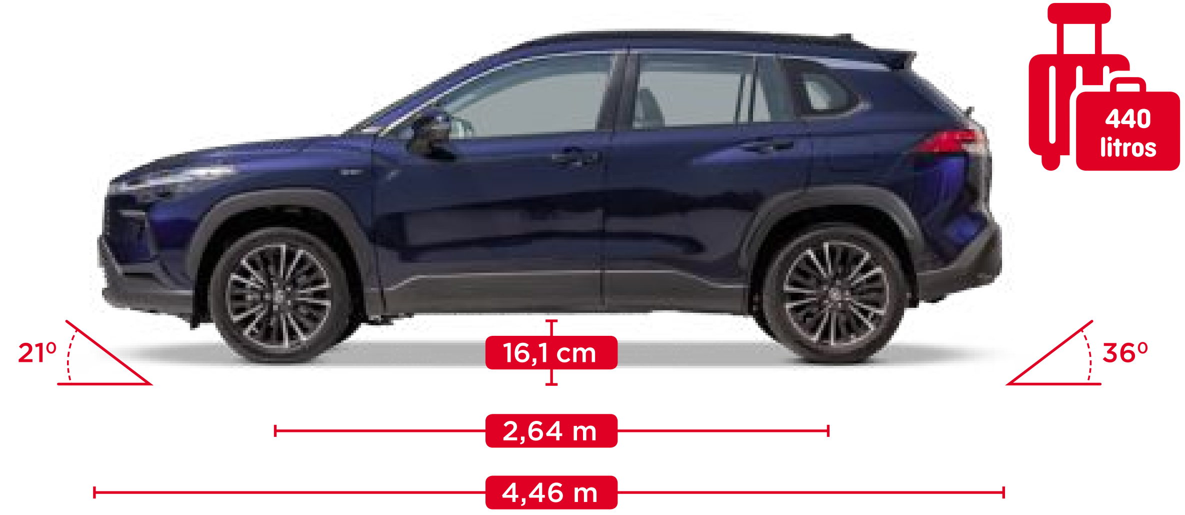
OMODA 5 HEV

O Omoda 5 é o menos espaçoso do comparativo. Inclusive, a cabine é mais acanhada até do que a de alguns modelos compactos, como o Volkswagen T-Cross. A altura em relação ao solo é outro ponto negativo



TOYOTA COROLLA CROSS

Balanço traseiro curto dá ao Corolla Cross o maior ângulo de saída. O SUV também tem a maior altura em relação ao solo, o que o ajuda a lidar com valetas e outros obstáculos urbanos



SEU BOLSO

PREÇO
CESTA DE PEÇAS*
REVISÕES ATÉ 50 MIL KM
SEGURO**
GARANTIA
CONSUMO CIDADE
CONSUMO ESTRADA
MÉDIA

TESTE

ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h (segundos)
0 - 400 m (segundos)
0 - 1.000 m (segundos)
Velocidade a 1.000 m
Veloc. real a 100 km/h

RETOMADA DE VELOCIDADE

40 - 80 km/h (Drive)
60 - 100 km/h (Drive)
80 - 120 km/h (Drive)

FRENAGEM

100 - 0 km/h (metros)
80 - 0 km/h (metros)
60 - 0 km/h (metros)

DADOS DA MONTADORA

MOTOR
CILINDRADA
POTÊNCIA DO MOTOR A COMBUSTÃO
TORQUE DO MOTOR A COMBUSTÃO
POTÊNCIA DO MOTOR ELÉTRICO
TORQUE DO MOTOR ELÉTRICO
POTÊNCIA COMBINADA
TORQUE COMBINADO
VELOCIDADE MÁXIMA
CÂMBIO
BATERIA
DIREÇÃO
SUSPENSÃO
FREIOS
PNEUS
TRAÇÃO
COMPRIMENTO
LARGURA
ALTURA
ENTRE-EIXOS
TANQUE
PESO
PORTA-MALAS (FABRICANTE)

VENCEDOR

*Cesta de peças: Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível (se aplicável)

Seguro: O valor é uma média entre as cotações das principais seguradoras do país com base no perfil padrão de **Autoesporte, sem bônus

ines249

GAC GS4 Elite	OMODA 5 HEV Prestige	TOYOTA Corolla Cross XRX
R$ 209.990	R$ 184.990	R$ 219.890
R$ 25.896	R$ 28.632	R$ 26.909
R$ 5.386	R$ 7.401	R$ 4.682
R$ 3.957 (M) e R$ 5.103 (F)	Não disponível	R$ 2.741 (M) e R$ 3.243 (F)
5 anos	7 anos	10 anos
20 km/l	22,7 km/l	16,8 km/l
16,4 km/l	19,6 km/l	15,3 km/l
18,2 km/l	21,2 km/l	16,1 km/l
8 s	8 s	12,7 s
16 s	16 s	18,6 s
29,6 s	29,2 s	33,8 s
164,4 km/h	176 km/h	157,3 km/h
98 km/h	97 km/h	94 km/h
4 s	4 s	5,2 s
4,8 s	5,7 s	6,8 s
6 s	6 s	8,7 s
42,9 m	39,2 m	40,5 m
28,4 m	24,5 m	26,7 m
15,6 m	14,6 m	15 m
Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 2.0 16V, aspirado, injeção direta, gasolina	Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 1.5 16V, turbo, injeção direta, gasolina	Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 1.8 16V, aspirado, flex
1.999 cm^3	1.499 cm^3	1.798 cm^3
140 cv a 6.000 rpm	135 cv a 5.200 rpm	101 cv a 5.200 rpm
18,4 kgfm a 4.500 rpm	20,4 kgfm a 2.500 rpm	14,5 kgfm a 3.600 rpm
182 cv	204 cv	72 cv
30,5 kgfm	31,6 kgfm	16,6 kgfm
235 cv	224 cv	122 cv
Não informado	30,1 kgfm	Não informado
180 km/h	175 km/h	170 km/h
Automático, 1 marcha	Automático, 1 marcha	Automático, transeixo
2,1 kWh (íons de lítio)	1,8 kWh (íons de lítio)	1,3 kWh (níquel)
Elétrica	Elétrica	Elétrica
Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)	Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)	Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
235/55 R19	215/55 R18	225/50 R18
Dianteira	Dianteira	Dianteira
4,68 metros	4,45 metros	4,46 metros
1,90 m	1,82 m	1,83 m
1,66 m	1,59 m	1,62 m
2,75 m	2,61 m	2,64 m
50 litros	51 litros	36 litros
1.673 kg	1.546 kg	1.440 kg
450 litros	372 litros	440 litros

ITENS	GAC GS4 R$ 209.990	OMODA 5 HEV R$ 184.990	TOYOTA Corolla Cross R$ 219.890
Airbags	6	7	7
Ar-condicionado digital	1 zona	2 zonas	2 zonas
Faróis de LED	S	S	S
Farol alto automático	S	ND	S
Retrovisor eletrocrômico	ND	S	S
Central multimídia	10,1"	12,3"	10,1"
Carregador por indução	S	S	S
Painel de instrumentos digital	7"	12,3"	7"
Monit. de pressão dos pneus	S	S	ND
Porta-malas automático	S	S	S
Banco do passageiro elétrico	S	S	ND
Banco do motorista ventilado	S	S	ND
Freio de estacionamento eletr.	S	S	S
Saídas de ar para o banco tras.	S	S	S
Correção de saída de faixa	S	S	S
Head-up display	S	S	ND
Rodas de liga leve	19"	18"	18"
Teto solar	ND	S	S
Teto panorâmico	S	ND	ND

S Série **O** Opcional **ND** Não disponível **A** Acessório

NOTAS			
CONFORTO			
Acabamento	7,5	8	6
Espaço interno	8,5	6,5	7
Porta-malas	8	6,5	7,5
Ergonomia	7	7	7
Equipamentos de série	8	8	7,5
Equip. de segurança	8	8	7,5
Subtotal	***47***	***44***	***42,5***
DINÂMICA			
Motor	8	8	6
Frenagem	7	8,5	8
Suspensão	8,5	8	7
Desempenho	8	8	6
Consumo	7,5	8	6,5
Câmbio	7,5	7	7
Sensação ao volante	8	7,5	7
Subtotal	***54,5***	***55***	***47,5***
MERCADO			
Preço	7	8,5	6
Garantia	6	7,5	9,5
Seguro	-	-	-
Revisões	7	5	8
Preço das peças	6	7	6,5
Impacto de mercado	6	5,5	10
Atualidade	8,5	8,5	6
Subtotal	***40,5***	***42***	***46***
TOTAL	**142**	**141**	**136**

GAC
GS4

O maior SUV deste comparativo é também o mais veloz e não faz feio em consumo. De quebra, entrega a melhor experiência de um carro híbrido, algo primordial no segmento. O único ponto que requer atenção é a pequena rede de concessionárias.

ines249

Prato chinês,

Auto esporte

GEELY EX2 MAX | R$ 135.100

TAMANHO DE DOLPHIN, PREÇO DE DOLPHIN MINI. É ASSIM QUE A GEELY, COM INFLUÊNCIA DA RENAULT, QUER SUA FATIA ENTRE OS HATCHES ELÉTRICOS

André Paixão

A China tem sete restaurantes franceses condecorados com estrelas no Guia Michelin. O número, claro, é ínfimo perto das mais de cem casas especializadas em culinária chinesa estreladas pela publicação. Se a mistura sino-francesa funciona na gastronomia, será que o mesmo se aplica na indústria automotiva? O Geely EX2, que acaba de chegar ao Brasil, pode ser uma prova de que a receita dá certo.

Os ingredientes, obviamente, são chineses. O hatch compacto elétrico é um filho da Geely, uma das maiores fabricantes do país, e vai concorrer com outros conterrâneos — leia-se BYD Dolphin e GWM Ora 03, além do futuro GAC Aion UT. Mas toda a cozinha é gerenciada pela Renault.

Com o acordo assinado recentemente, os franceses venderam 26,4% da operação do Brasil para a Geely. Em troca, receberam a responsabilidade da operação comercial, incluindo rede de concessionárias, serviços de pós-venda e até a produção de modelos chineses na fábrica de São José dos Pinhais (PR). Ainda não há definição para que o EX2 se torne nacional, mas esse é um movimento bastante provável nos próximos anos.

Independentemente do local de produção, o prato entra com preço competitivo no menu dos

ines249

tempero francês

hatches compactos elétricos. No fechamento desta edição, os preços promocionais ainda estavam em vigor. Ou seja, a versão de entrada, Pro, sai pelos mesmos R$ 119.990 de um BYD Dolphin Mini. Já a Max é posicionada em R$ 135.100. Quando a tabela regular entrar em vigor, os valores serão R$ 123.800 e R$ 136.800, respectivamente.

Sim, o objetivo é entornar o caldo dos rivais. A Geely está oferecendo um hatch compacto pra lá de espaçoso (falaremos disso mais adiante), porém com preço de subcompacto. Em relação à dupla da BYD, há uma grande vantagem: ter passado pelas mãos dos "chefs" da Renault. Mas não estou falando dos cozinheiros, e sim de engenheiros. A equipe local ajustou parâmetros de suspensão, direção e respostas do acelerador para adequar o hatch ao gosto dos brasileiros.

Em um cenário em que muitas marcas estreantes nem sequer fazem a chamada tropicalização, dispor de uma equipe que conhece muito bem o consumidor local é uma vantagem competitiva quase única (só a Leapmotor, que é da Stellantis, conta com tal regalia).

Ainda que o cardápio da Geely oferecesse outras opções de motorização e bateria no exterior, a escolha para o mercado brasileiro foi o conjunto mais parrudo. Estamos falando de um motor elétrico traseiro de 116 cv e 15,3 kgfm de torque. A bateria é a maior possível para o EX2, com 39,4 kWh. Isso resulta em uma autonomia de 289 km, já no padrão brasileiro do Inmetro. A velocidade máxima de recarga em corrente direta (DC) é de 70 kW, um pouco maior que a dos rivais (60 kW no Dolphin e 64 kW no Ora 03).

Ainda sobre números, a Geely diz que o EX2 leva 10,2 segundos para ir de zero a 100 km/h, com máxima de 140 km/h, o que mostra a vocação urbana do hatch. Em nosso test drive, rodamos majoritariamente em vias urbanas, com alguns trechos expressos, onde o modelo se mostrou bastante ágil em situações como retomadas e acelerações em saídas de semáforos, por exemplo. Há três modos de condução, inclusive um mais econômico que busca preservar a autonomia.

A direção parece mais afiada e precisa que a de ri-

DIVULGAÇÃO

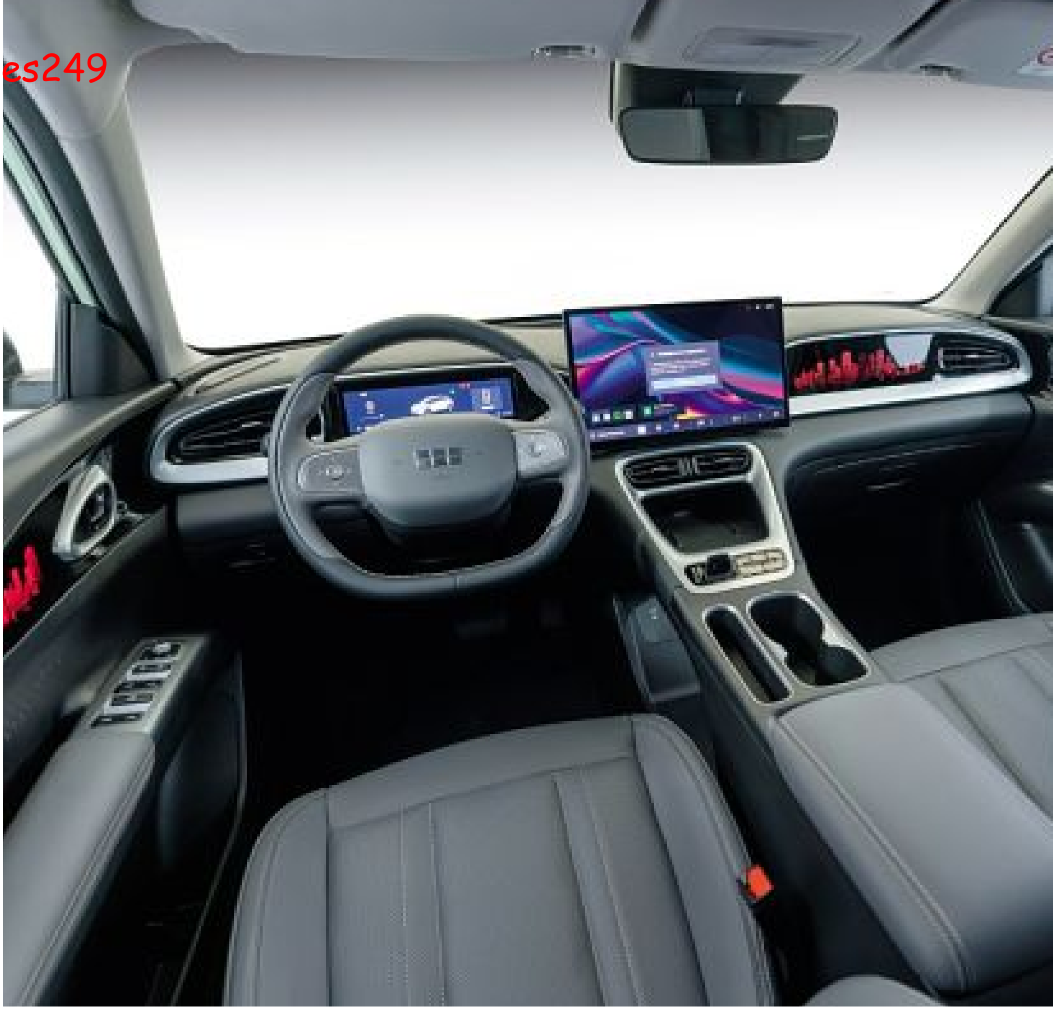
ines249

vais diretos, talvez resultado da calibração feita pela engenharia da Renault. O volante pequeno, ao melhor estilo Peugeot, deixa a condução um pouco mais divertida. Mas senti falta de receber mais retorno sobre o que se passa no contato dos pneus 205/60 R16 com o solo. Nesse aspecto, a suspensão também poderia ter dose adicional de firmeza. Em certos casos, parece que o condutor está manejando um tapete voador, não um carro.

Como dissemos anteriormente, o motor está posicionado no eixo traseiro, bem como a tração. Contudo, não se engane. Mesmo com torque instantâneo, falta a pimenta de Sichuan, digo, a voracidade para conseguir provocar uma saída de traseira no EX2. Mas a proposta nem é essa. Tanto que os auxílios à condução da versão Max, formados por frenagem de emergência e alerta de saída de faixa, estão ali para prevenir barbeiragens e distrações.

Aliás, o curioso arranjo do motor traseiro cria, ao mesmo tempo, um problema e uma solução interessante para o EX2. Começando pelo ponto negativo, não há estepe. O pneu sobressalente foi substituído por um kit de reparo com selante. Por outro lado, o espaço onde estaria o motor na dianteira foi aproveitado para um segundo porta-malas, chamado pela marca chinesa de “fronta-malas”. Ao todo, são 70 litros adicionais, que podem muito bem acomodar a quantidade de manteiga necessária para uma fornada de pain au chocolat.

A versatilidade, aliás, é o ingrediente principal do EX2. O porta-malas tem excelentes 375 litros. Abaixo do banco traseiro há ainda um compartimento de 28 litros. Por último, mas não menos importante, o porta-luvas se abre como uma gaveta, o que torna mais prático o ato de colocar objetos ali ou retirá-los.



👍

Excelente espaço interno e para bagagens; preço

👎

Acabamento; falta de espelhamento de smartphone

A vida de quem frequenta a cabine do Geely se torna mais fácil graças ao amplo espaço interno, a despeito da carroceria de porte compacto. São 4,13 metros de comprimento, medida próxima à de um Chevrolet Onix, mas os mesmos 2,65 m de entre-eixos de um Volkswagen T-Cross, por exemplo. Logo, sentar-se no banco traseiro é como ocupar a mesa mais espaçosa do restaurante.

No entanto, na hora de escolher a toalha e os talheres, a Geely derrapa. O acabamento até ostenta uma imitação de couro em parte do console, mas quase todas as demais superfícies são de plástico duro. Algumas

GEELY
GEELY EX2
Auto esporte

ines249

peças, como as aletas de seta e os comandos dos limpadores, destoam do restante do conjunto e passam a sensação de fragilidade. Os bancos também poderiam ser mais macios. Nesse aspecto, o Dolphin se sai melhor.

Um charme no EX2 são as gravuras que imitam prédios de uma cidade, que ainda podem ser iluminadas com uma das 256 cores da luz ambiente dinâmica.

A Geely diz que já trabalha para incluir os espelhamentos e vai atualizar o sistema via nuvem assim que possível. Aliás, o trabalho da marca chinesa está presente não só no desenvolvimento contínuo do veículo como também na expansão das operações no Brasil.

E já que chegamos ao recheio, o EX2 é razoavelmente bem equipado. Traz cluster de 8,8 polegadas, ar-condicionado automático (mas não digital), saída de ventilação traseira, bancos de couro — e com ajustes elétricos para o motorista —, partida por botão, acesso por chave presencial, faróis de LED com acendimento automático, freio de estacionamento eletrônico, câmera panorâmica e carregador de celular por indução. A central multimídia tem 14,6 polegadas e parece rápida. Mas... atenção, pois não há conexões com Android Auto ou Apple CarPlay.

A marca não fala sobre estimativas de vendas do EX2, tampouco cita uma meta de pontos de venda a serem abertos no país ao longo do próximo ano. Ou seja, a receita está guardada a sete chaves. Mas não é preciso ser francês, chinês ou brasileiro para entender que, ao contrário de uma franquia de restaurantes, que já segue um modelo preestabelecido, a Geely ainda terá de construir sua reputação no Brasil.

O EX2, como um prato bem recheado, com preço competitivo e visual agradável, tem tudo para ser o mais pedido desse cardápio. Caberá à Renault Geely do Brasil dar conta de saber oferecer ao público.

Porta-malas frontal de 70 l, algo único no segmento, resulta da instalação do motor na traseira

EX2 MAX
R$ 135.100

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Traseiro, elétrico, síncrono de ímãs permanentes
POTÊNCIA	116 cv
TORQUE	15,3 kgfm
CÂMBIO	Transmissão direta, tração traseira
ZERO A 100 KM/H	10,2 segundos
BATERIA	39,4 kWh (LFP)
AUTONOMIA	289 km (Inmetro)
CARREGAMENTO MÁX.	6,6 kW (AC) 70 kW (DC)
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)
FREIOS	Discos ventilados
PNEUS	205/60 R16
DIMENSÕES	**Compr.:** 4,14 metros **Largura:** 1,81 m **Altura:** 1,58 m **Entre-eixos:** 2,65 m
PORTA-MALAS	375 litros (tras.) e 70 litros (diant.)
PESO	1.300 kg

ines249

QUEM PRECISA DE

BMW X3 30 XDRIVE M SPORT | R$ 515.950

VERSÃO DE ENTRADA DO SUV PREMIUM É MENOS POTENTE QUE A M50, MAS QUASE TÃO TECNOLÓGICA E R$ 110 MIL MAIS BARATA; VALE A PENA ABDICAR DO MOTOR SEIS-CILINDROS?

Marcus Celestino

DIVULGAÇÃO

ines249

6 CILINDROS?

Segundo o *Novo Aurélio Século XXI: O Dicionário da Língua Portuguesa*, algumas das definições para o adjetivo “barato” são: “que custa um preço baixo, módico; que não exige grandes despesas”. De forma direta, nenhuma delas se aplica ao BMW X3 30 xDrive M Sport, versão de entrada da nova geração do SUV premium. Afinal, o modelo é vendido a partir de R$ 515.950, valor longe de ser acessível. Por outro lado, é R$ 110 mil mais em conta que a versão de topo (já testada por **Autoesporte**), M50 xDrive, que sai por R$ 625.950. E é aí que entra a relatividade da expressão.

Não quero aqui provar por A mais B que o BMW X3 30 xDrive M Sport é uma opção de compra mais interessante do que a versão mais cara do SUV médio premium. Verdade seja dita, não guiei ainda o M50 xDrive; tive apenas contato visual com o veículo. Assim, apontarei aqui com alguma frieza as principais nuances entre os modelos. Tampouco vou me ater tanto ao design do X3. Afinal, é similar ao da versão de topo. As diferenças mais gritantes são o desenho das rodas de 20 polegadas e a ausência da dupla saída de escape. Tirando isso, o X3 30 xDrive M Sport mantém a polêmica grade duplo-rim renovada. E vou dizer para você, leitor: já me acostumei e até gosto desse visual. Julgue-me.

Mas falemos do que, de fato, importa. A começar pela motorização. O BMW X3 30 xDrive M Sport vem equipado com câmbio automático Steptronic de oito marchas e o notório motor 2.0 TwinPower Turbo de quatro cilindros, 16 válvulas e injeção direta. É o mesmo, vale frisar, do Série 3. Rende 258 cv de potência e 40,8 kgfm de torque combinados. Como o sobrenome xDrive já diz, a tração é integral.

Já a versão M50 xDrive traz o 3-litros de seis cilindros turbo com 389 cv e 55,1 kgfm. Ambos, porém, se assemelham no uso do sistema híbrido leve de 48 Volts. Os dois propulsores trabalham, nas respectivas versões, com a tecnologia MHEV de 18 cv e 20,4 kgfm. O motor elétrico auxiliar vem

ines249

X3 30 xDrive tem vários recursos da versão M50, como estacionamento autônomo

acoplado à transmissão e é ativado por meio de correia ligada ao virabrequim. A bateria de 20 amperes fica sob o banco traseiro.

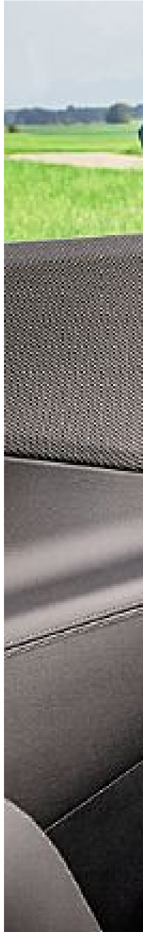
É um sistema que substitui alternador e motor de arranque. Atua em momentos pontuais, dando suporte em acelerações e retomadas. Aproveito o ensejo para já falar de consumo. De acordo com o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV), o BMW X3 30 xDrive M Sport faz 10,4 km/l em ciclo urbano e 12,2 km/l em trajeto rodoviário.

Mas ainda é preciso conferir todo esse pacote na prática. Para isso, percorri cerca de 520 km entre São Paulo (SP) e Joinville (SC). Além de dirigir a nova versão, fiz as vezes de passageiro. E gostei muito da experiência. No banco traseiro, fechei as persianas a fim de esconder os vidros e ensaiar um cochilo. E me senti bem confortável.

O assento, revestido de couro sintético, é ótimo. Aproveitei-me ainda da terceira zona de ar-condicionado voltada à fileira traseira para me refrescar. Também deu para carregar o iPhone na entrada USB do tipo C.

Na dianteira, viajei com muita tranquilidade. Não à toa. O BMW X3 ostenta 4,73 metros de comprimento e entre-eixos de 2,86 m. A altura foi reduzida em 2,5 centímetros (1,66 m), mas não compromete o espaço para a cabeça. Até passageiros mais altos vão bem na cabine, desfrutando do teto panorâmico que deixa o espaço arejado. Ah! Já que falamos de dimensões, aproveito para apontar a capacidade do porta-malas: 570 litros.

Porém, o brilho do BMW X3 30 xDrive M Sport (eita, nome grande) se encontra mesmo na experiência ao volante. Falta-lhe o roncar bonito do seis-cilindros da versão de topo, é verdade, ainda mais vívido por causa da saída dupla de escape. Mesmo assim, sua aceleração é prazerosa e linear até a faixa das 4.500 rpm. No zero a 100 km/h, temos bons 6,3 segundos, ainda que o número fique 1,7 s acima da configuração mais cara. A condução é muito estável e familiar para quem



ines249

está habituado a guiar um BMW. As relações bem escalonadas de marcha garantem aceleradas vigorosas e progressivas, com um rodar suave na estrada. O acerto de suspensão também agrada, principalmente por manter "no prumo" um SUV que pesa 1.894 kg e tem o centro de gravidade mais elevado.

Na chuva, o conjunto se mostra ainda mais preciso. A tração integral é fundamental para evitar perda de aderência ao passar por poças d'água traiçoeiras. Exceto a frenagem autônoma emergencial, as assistências à condução também foram testadas e aprovadas: controle de cruzeiro adaptativo (ACC), assistente de permanência em faixa, alerta de tráfego cruzado, alerta de colisão frontal... Tudo funcionou dentro dos conformes.

Só fiquei feito bobo procurando um comando para definir a distância entre um veículo e outro. Tal ajuste poderia estar disponível de maneira mais facilitada no volante multifuncional. Por outro lado, encontrei o modo Boost facinho, facinho. Ele garante maior esperteza ao veículo por 10 segundos e, mesmo na chuva, deu para trabalhar um kickdown bonito e deixar para trás alguns carros que teimavam em rodar numa velocidade baixa até demais.

Único grande pênalti, admito, vai para o isolamento acústico. Mesmo papeando com os amigos jornalistas ao longo da jornada e escutando música, dava para ouvir o som da banda de rodagem. Além disso, o barulho do vento, inclusive com a cabine toda fechada, causou algum incômodo. Para um BMW de mais de R$ 500 mil, deixou a desejar...

O contrário pode ser dito sobre o head-up display, bem posicionado, que não compromete o campo de visão do condutor. Além disso, o quadro de instrumentos de 12,3 polegadas e a tela curva da central multimídia de 14,9" dão um verdadeiro show. O sistema operacional iDrive 9 tem um funcionamento que garante o melhor para o motorista, mesmo sem oferecer tantos botões físicos. Elogios também para o sistema de som da Harman Kardon, com equalizador de primeira.

Embora tenha inúmeros predicados, o BMW X3 de entrada não nada de braçadas no segmento. É mais caro que o Audi Q5, hoje na faixa de R$ 400 mil, e tem motor menos potente (o rival vem com um 2.0 de 272 cv). Seus 258 cv, contudo, são equivalentes aos do Mercedes-Benz GLC, hoje à venda por R$ 524.900. Cada um dos modelos tem suas peculiaridades e idiossincrasias. Briga boa.

X3 30 XDRIVE M SPORT
R$ 515.900

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Diant., long., 4 cil. em linha, 2.0 16V, turbo, injeção direta, gasolina + motor elétrico
POTÊNCIA (COMB.)	258 cv
TORQUE (COMB.)	40,8 kgfm
CÂMBIO	Automático, 8 marchas, tração integral
ZERO A 100 KM/H	6,3 segundos
BATERIA	0,96 kWh (íons de lítio)
CONSUMO (INMETRO)	9,6 km/l (urbano) 10,9 km/l (rodoviário) (G)
DIREÇÃO	Elétrica progressiva
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)
FREIOS	Discos ventilados
PNEUS	245/45 R20
DIMENSÕES	**Compr.:** 4,76 m **Largura:** 1,92 m **Altura:** 1,66 m **Entre-eixos:** 2,87 m
TANQUE	65 litros
PORTA-MALAS	570 litros (fabricante)
PESO	1.894 kg

👍 Tecnologia de primeira; extremamente confortável para condutor e passageiros

👎 Isolamento acústico deixa a desejar; dificuldade para encontrar determinados comandos

ines249

Como receber

NOVO GWM HAVAL H6 PHEV35 | R$ 288 MIL

SUV HÍBRIDO APROVEITA REESTILIZAÇÃO E PRODUÇÃO NACIONAL PARA CORRIGIR PONTOS MAIS CRITICADOS PELOS ATUAIS DONOS SEM PERDER AS QUALIDADES

Cauê Lira

Com doses de soberba, algumas marcas tradicionais se preparavam para receber de volta os clientes que, ao longo dos últimos anos, compraram carros chineses e se arrependeram — tal qual a anedota do "cão arrependido". No entanto, se depender de propostas como as do novo GWM Haval H6 reestilizado, a vida de quem não botou fé na invasão chinesa continuará complicada.

ines249

um feedback

HAVAL
Auto esporte

ines249

Novo visual dianteiro rejuvenesceu o SUV, que emplaca mais de 3 mil unidades por mês no Brasil

Ao longo dos últimos dois anos, a GWM coletou feedbacks dos clientes e descobriu quais eram os pontos mais criticados do Haval H6: volante, freios e suspensão. Estes não impediram que o modelo se tornasse o SUV híbrido mais vendido no país — graças, é claro, ao fato de oferecer dois conjuntos mecânicos, híbrido pleno (HEV) e plug-in (PHEV), e também duas carrocerias, uma delas a versão mais esportiva, GT, de caráter cupê.

Vamos ao que mudou, começando pelo design. O SUV médio troca a grade do tipo infinita por uma com bordas bem delineadas com DRL vertical de LEDs que descem dos faróis como "garras". O novo visual conferiu ao carro mais vendido da marca um estilo arrojado. Nessa reestilização de meia-vida, o GWM Haval H6 foi atualizado por fora somente nas versões HEV2, PHEV19 e PHEV35. A de entrada, One, e a GT seguem com o visual anterior.

A traseira tem o mesmo layout da linha 2025, com lanternas interligadas por um filete de LED iluminado. Esse jogo de luzes fica bem interessante à noite. De forma geral, o SUV ficou agradável ao olhar. O porta-malas continua com 560 litros (exceto a versão GT, com seus 515 litros) e tem abertura e fechamento elétricos.

Na cabine, todos os Haval H6 2026 estão diferentes — o GT inclusive. Fora as mudanças de acabamento, o H6 trocou um de seus itens mais criticados: o volante. Agora, a peça traz dois raios, base achatada e empunhadura mais grossa. Aro e miolo também são novos. O console

ines249

HAVAL
Auto esporte

central também foi remodelado. O porta-copos foi redesenhado e o carregador de celular por indução tem maior capacidade, com 50 Watts de potência. O banco do passageiro passa a ter ajustes elétricos e o do motorista oferece ventilação e o sistema "easy entry", que afasta o banco automaticamente assim que a porta se abre.

Em conectividade, a central multimídia de 14,6" agora roda o sistema operacional Coffee, com Android Auto e Apple CarPlay sem fio. O painel de instrumentos digital traz uma tela configurável de 10,2" com reprodução do GPS nativo. Já o head-up display tem 9" e projeta informações como velocidade e sistemas de segurança no para-brisa, evitando distrações.

Nesse primeiro contato com o facelift, testamos a versão PHEV35. O motor 1.5 turbo de quatro cilindros, 16 válvulas, injeção direta e ciclo Miller ainda não é flex, mas foi atualizado com novo intercooler a água, bomba de óleo variável e bomba d'água eletrônica. Sozinho, desenvolve 150 cv de potência e 24,4 kgfm de torque (logo, teve incremento de 1 kgfm).

Os números combinados variam de acordo com a configuração. No Haval H6 PHEV35, avaliado por **Autoesporte**, são 393 cv e 78,7 kgfm. O sistema elétrico consiste em dois motores, dianteiro e traseiro, alimentados por baterias de 35 kWh. Já o câmbio automatizado de dupla embreagem DHT, dedicado a híbridos, tem duas marchas mecânicas e múltiplas relações elétricas. Seu comportamento suave continua sendo ponto forte do Haval H6.

O H6 mostra o verdadeiro poder do feedback. O novo volante melhorou a dirigibilidade e está mais fácil de manusear. Também chegou a hora de o infame pedal de freio "borrachudo" — com atuadores hidráulicos — ser substituído por um sistema mais moderno, de acionamento eletrônico. No nosso teste, tal característica não brilhou.

Quanto à suspensão, a GWM aproveitou a reestilização para substituir os antigos batentes por um conjunto mais firme, com menos curso. Quando o H6 2026 estiver em nossa garagem, teremos a oportunidade de testá-lo na pista. Fato é que o SUV mudou bastante — e, melhor ainda, onde mais precisava. A receita tem tudo para dar certo no país.

Corrigiu os pontos mais criticados e estreia novos itens de tecnologia

Motor 1.5 turbo ainda não é flex. Versões One e GT não acompanham as mudanças

HAVAL H6 PHEV35 2026
R$ 288 MIL

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Diant., transv., 4 cil. em linha, 1.5, inj. direta, gasolina + motores elétricos
POTÊNCIA (COMB.)	393 cv
TORQUE (COMB.)	78,7 kgfm
CÂMBIO	Dupla embreagem, 2 marchas + relações elétricas, tração integral
ZERO A 100 KM/H	4,8 segundos
BATERIA	35 kWh (íons de lítio)
AUTONOMIA	119 km (Inmetro)
CARREGAMENTO MÁX.	6,6 kW (AC) 33 kW (DC)
CONSUMO (INMETRO)	12 km/l (urbano) 10,9 km/l (rodoviário) (G)
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
PNEUS	225/55 R19
DIMENSÕES	**Compr.:** 4,68 m **Largura:** 1,88 m **Altura:** 1,73 m **Entre-eixos:** 2,73 m
TANQUE	60 litros
PORTA-MALAS	560 litros (fabricante)
PESO	2.070 kg

ines249

UM LEVE IMPULSO

ines249

PEUGEOT 2008 GT HYBRID | R$ 164.990

COM MOTOR HÍBRIDO LEVE DO PULSE, PEUGEOT 2008 2026 QUER DEIXAR DE SER COADJUVANTE; CONSEGUIRÁ VIRAR O JOGO?

Cauê Lira

O Peugeot 2008 é assombrado por um desempenho tímido nas vendas que o acompanha desde que a primeira geração foi apresentada no Brasil, em 2015. Na linha atual, acumulou somente 8,8 mil unidades vendidas neste ano — isso num segmento em que o líder, Volkswagen T-Cross, registrou mais de 65 mil exemplares emplacados no mesmo período. Afinal, por que esse SUV não consegue ter o mesmo sucesso de vendas de rivais mais consagrados? Fiz um bate e volta entre São Paulo e Rio de Janeiro com a versão GT da linha 2026, que estreia uma nova mecânica híbrida leve de 12 Volts herdada dos Fiat Pulse e Fastback, e terminei a experiência com essa pergunta martelando na minha cabeça.

2008
PEUGEOT
GT
autoesporte

DIVULGAÇÃO

ines249

HYBRID
TURBO 200

Motor Turbo 200 tem auxílio de um sistema híbrido leve de 12V que opera como alternador, motor de arranque e start-stop

O preço oficial do 2008 GT Hybrid 2026 é R$ 181.990, mas o próprio site da Peugeot anuncia a versão em oferta por R$ 164.990, um desconto de R$ 17 mil. Para entender se ele vale a pena e o que explica sua coadjuvância no mercado, vamos ao que mudou: o Peugeot 2008 2026 não tem alterações no visual, mas recebeu o mesmo sistema híbrido leve da Fiat, que integra uma pequena bateria de íons de lítio sob o banco do motorista à bateria convencional de chumbo, além de um motor elétrico de 4 cv e 1 kgfm que substitui o alternador e o motor de arranque, auxiliando o motor 1.0 turbo flex de três cilindros da família GSE em momentos como a partida e o acionamento do start-stop. Tudo gerenciado pelo câmbio CVT de sete marchas. São os mesmos 130 cv de potência e 20,4 kgfm de torque de antes, mas com promessa de maior eficiência e economia de combustível. Contudo, na contramão de conjuntos híbridos mais robustos, alguns números oficiais de consumo no Inmetro até pioraram.

Dinamicamente, o dia a dia com o Peugeot mudou. Continua sendo um SUV ágil, esperto e reativo, mas o start-stop agora dá o ar da graça. Nos semáforos e engarrafamentos, o sistema me pareceu mais suave e silencioso que o da dupla Pulse e Fastback, talvez pelo melhor isolamento da plataforma CMP. Mas essa é a única diferença perceptível ao volante. O 2008 foi meu companheiro por 1.370 km. A caminho do Rio de Janeiro pela Rodovia Presidente Dutra, o bom comportamento dinâmico voltou a agradar: o torque está disponível desde cedo como um mérito do bom — e elás-

PEUGEOT
2008
Auto esporte

ines249

tico — câmbio CVT de sete marchas simuladas. Basta pressionar o pedal do acelerador com um pouco mais de força para a caixa reduzir até duas velocidades, sem solavancos, e aproveitar ao máximo o potencial do motor turbo.

Na desafiadora Serra das Araras, o câmbio leu o cenário de descida e, para resguardar os freios, segurou o carro em quarta marcha sem minha intervenção. Caso necessário, paddle-shifts atrás do volante facilitam as reduções manualmente. A suspensão firme transmite trepidações em vias esburacadas ou porosas, mas garante estabilidade lateral em uma estrada sinuosa. Já o sistema Adas de segurança ativa poderia ser mais afiado, pois o radar de evasão de faixa apita o tempo todo, mesmo quando não precisa, emitindo um alerta sonoro escandaloso.

No teste de consumo de **Autoesporte**, o Peugeot 2008 GT Hybrid marcou 14,2 km/l na rodovia e 11,1 km/l na cidade com gasolina e o ar ligado. Na linha 2025, com o mesmo motor sem eletrificação, cravamos exatamente o mesmo número na estrada, mas fizemos 10,3 km/l em perímetro urbano, onde o conjunto híbrido mais atua. A melhora é de 7,8%, porém talvez ainda fique aquém do que espera o comprador de um carro que tem "Hybrid" no nome .

Em todo o resto, é o mesmo Peugeot 2008 que conhecemos, com suas qualidades e limitações. Para entrar, há um incômodo degrau entre a moldura das portas e o assoalho do carro. A disposição da cabine deixa o espaço interno acanhado para os ocupantes traseiros, que viajam com aperto. São 4,31 metros de comprimento, 1,77 m de largura, 1,54 m de altura e 2,61 m de distância entre-eixos. Em minha viagem, o porta-malas de 374 litros comportou duas malas pequenas e quatro mochilas tranquilamente. A central multimídia de 10,3 polegadas tem boa resolução e Android Auto e Apple CarPlay sem fio. Câmera 360 graus, carregador de celular por indução ventilado e bons porta-objetos estão presentes. O painel é de plástico rígido e as texturas variam pouco.

Talvez o Peugeot 2008 precise de tempo para criar uma reputação sob a chancela da Stellantis. É bonito, arrojado e tem mecânica robusta, mas o histórico da marca não ajuda. Quem quer um SUV compacto deveria colocá-lo no radar. O preconceito está fazendo muita gente deixar de considerar um ótimo carro. ▲

👍

Consumo melhor na cidade; dinâmica, desempenho e dirigibilidade estão tão bons quanto antes

👎

Espaço interno, ergonomia no acesso à cabine, acabamento e consumo na estrada igual ao da linha 2025

▼

2008 GT HYBRID
R$ 164.990

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Diant., transv., 3 cil. em linha, 1.0 12V, turbo, flex + motor elétrico
POTÊNCIA (COMB.)	130 cv a 5.750 rpm
TORQUE (COMB.)	20,4 kgfm a 1.750 rpm
CÂMBIO	Automático, CVT, 7 marchas, tração dianteira
ZERO A 100 KM/H	10,3 segundos
BATERIA	0,1 kWh (íons de lítio)
CONSUMO (AUTOESPORTE)	11,1 km/l (urbano) 14,2 km/l (rodoviário) (G)
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
PNEUS	215/60 R17
DIMENSÕES	**Compr.:** 4,31 metros **Largura:** 1,77 m **Altura:** 1,54 m **Entre-eixos:** 2,61 m
TANQUE	47 litros
PORTA-MALAS	374 litros (VDA)
PESO	1.174 kg

ines249

CABE MAIS UM?

GAC GS3 | R$ 160 MIL (estimativa)

GAC GS3 É UM CHINÊS À MODA ANTIGA: NÃO É ELETRIFICADO E CHEGA EM BREVE AO BRASIL COM PORTE DE COMPASS E PREÇO DE CRETA E T-CROSS

André Paixão

Auto esporte

ines249

Auto esporte

O mercado de SUVs parece ter virado um coração de mãe: sempre cabe mais um. Em 2025, sem contar os modelos de luxo, foram ao menos 20 novidades entre modelos inéditos, reestilizações e trocas de motorização. Nada indica que o ritmo de lançamentos diminua nos próximos anos. Conte comigo: Nissan Kait, Toyota Yaris Cross, Chevrolet Sonic, Fiat Fastback de nova geração, outro Fiat de sete lugares e os projetos Volkswagen Saga e A-SUV. E nem estou considerando as marcas chinesas chegando ao Brasil. Essa é a deixa que faltava para introduzir o objeto deste teste: Autoesporte foi a Guangzhou (China) para conhecer o próximo lançamento da GAC no Brasil, o SUV GS3.

Sim, é mais um SUV chinês a desembarcar em nosso mercado. Isso vai acontecer, mais precisamente, em março de 2026. Antes disso, a marca avaliou a receptividade do público brasileiro com uma exibição do GS3 no Salão do Automóvel de São Paulo. A essa altura, tenho certeza de que você está se perguntando: o que esse novo SUV chinês tem de diferente dos outros para merecer minha atenção?

ines249

Aqui abordamos o grande diferencial do GAC GS3, pelo menos entre os conterrâneos. Estamos diante de um SUV com porte de Jeep Compass, portanto menor e mais barato do que os recentes lançamentos chineses no Brasil. E ele chega apenas com motor a gasolina, sem eletrificação, para concorrer em faixa de preço com Hyundai Creta, Volkswagen T-Cross e companhia. Logo, mira um cliente mais conservador, que ainda não quer (ou não está pronto) para embarcar em um híbrido ou elétrico.

Se agora ficou mais fácil entender o posicionamento do GS3, as coisas começam a ficar complicadas para a GAC. Afinal, a concorrência no segmento de SUVs compactos é grande. Além de Creta e T-Cross, há Caoa Chery Tiggo 5X, Chevrolet Tracker, Fiat Fastback, Honda HR-V, Nissan Kicks e Peugeot 2008, apenas para citar os principais. Como um novato de uma marca ainda em construção vai se dar bem por aqui?

A resposta está baseada em alguns pilares. O primeiro deles é o porte. Como dissemos, o GS3 é, na verdade, um SUV médio nas dimensões. Tem 4,41 metros de comprimento e 2,65 m de entre-eixos, exatamente 1 centímetro a mais que um Jeep Compass nas duas medidas. Logo, consegue acomodar quatro adultos e uma criança a bordo com bastante conforto, ao contrário da maior parte dos rivais diretos. O bicho pega mesmo é no porta-malas, de apenas 341 litros, menor que o de um Renault Kardian ou Volkswagen Tera.

O segundo pilar é a motorização. O GS3 será um dos SUVs na faixa de R$ 150 mil mais potentes de nosso mercado. Isso porque virá equipado com um motor 1.5 turbo, com injeção direta de combustível, que entrega até 177 cv de potência e 27,5 kgfm de torque, ligado a um câmbio automatizado de dupla embreagem e sete marchas com caixa banhada a óleo. Inicialmente, chega apenas a gasolina, mas a versão flex já está em desenvolvimento e deve ser lançada em 2027, quando também terá início a produção nacional na fábrica da HPE, em Catalão (GO). A GAC promete consumo urbano de 10 km/l e rodoviário de 13 km/l.

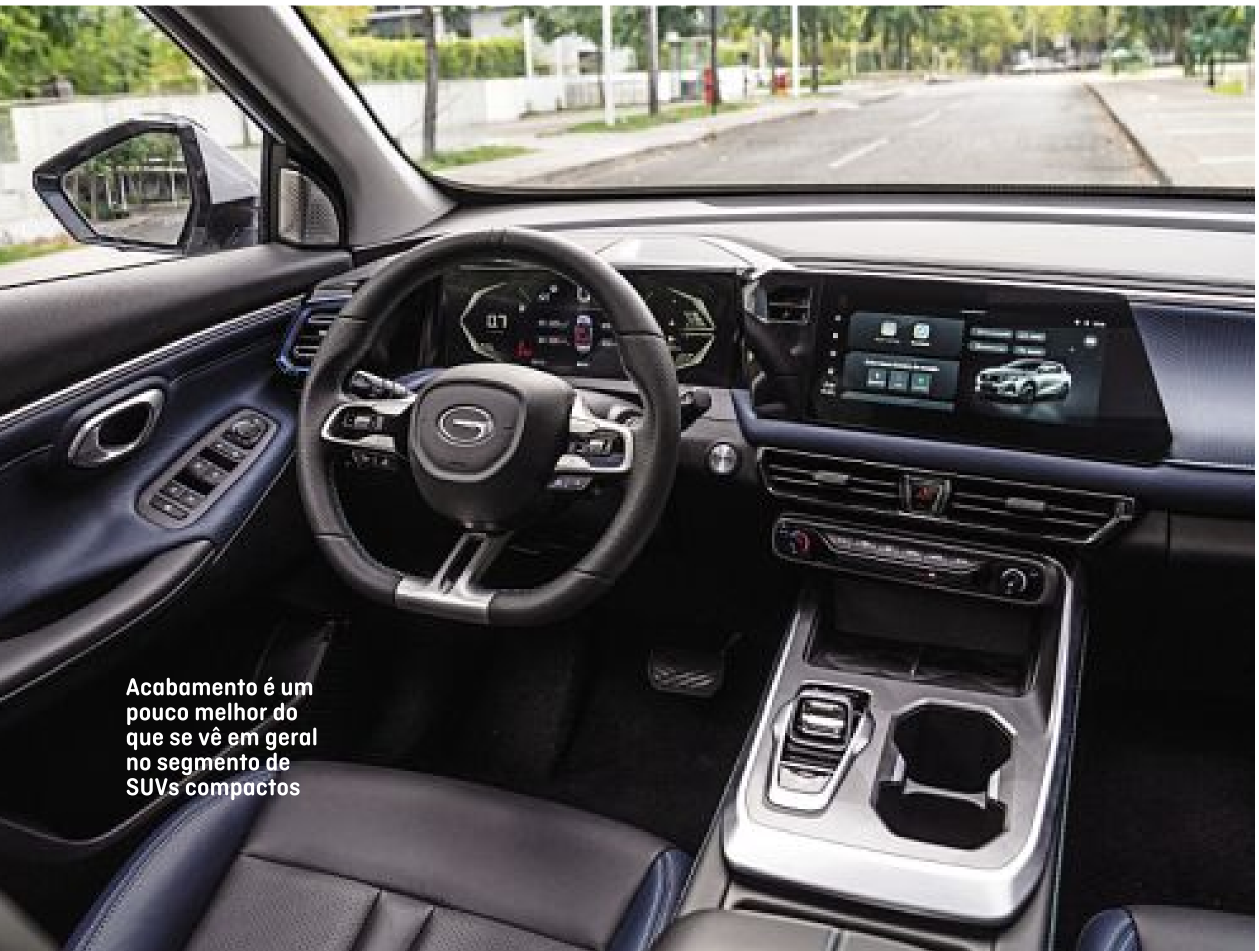
Em desempenho, o GS3 vai brigar com Fiat Fastback Turbo 270 (176 cv), Honda HR-V 1.5 turbo (177 cv) e Hyundai Creta 1.6 TGDi (193 cv). A GAC diz que o SUV leva 7,9 segundos para ir de zero a 100 km/h, desempenho melhor que os 8,7 s oficiais de um Volkswagen Nivus GTS. Na China, há até uma versão com apelo esportivo e saída dupla de escape. Falaremos mais adiante de como o GS3 anda. Antes disso, trago o terceiro pilar, diretamente relacionado ao segundo: o preço.

Você já percebeu que o GS3 tem motorização para ocupar a faixa mais alta do segmento dos compactos, acima de R$ 180 mil. Mas a GAC seguirá a antiga escola chinesa não apenas na

👍 Visual, espaço interno e nível de equipamentos

👎 Versão chinesa tem dinâmica de condução ruim

Auto Esporte


Acabamento é um pouco melhor do que se vê em geral no segmento de SUVs compactos

DIVULGAÇÃO

ines249

Auto esporte

escolha de um motor sem eletrificação: fará isso também na precificação do GS3. Podemos esperar versões partindo de R$ 140 mil até R$ 160 mil. Tudo para criar uma distância razoável em relação aos demais modelos da marca, como o híbrido GS4 e o elétrico Aion Y.

Nossa aposta é em duas versões, Elite e Premium. A mais barata já deve trazer ar-condicionado digital, chave presencial, partida do motor por botão, bancos de couro sintético, faróis de LED com acendimento automático, teto solar panorâmico, sensor de chuva, rodas de 18", quadro de instrumentos digital e central multimídia. A mais cara deve acrescentar porta-malas com abertura elétrica, sistema de entretenimento com tela maior (14,6"), banco do motorista com ajustes elétricos e pacote Adas de segurança ativa com controle de cruzeiro adaptativo (ACC), frenagem autônoma de emergência e assistente de permanência em faixa.

Independentemente da versão, o padrão de acabamento fica um pouco aquém do de outros carros da GAC à venda no Brasil. Ainda assim, é melhor que o de quase todos os SUVs compactos disponíveis por aqui. Há variação de texturas, como vinil e plástico emborrachado, mas também materiais duros e de aspecto menos nobre. A ergonomia é correta, com console central elevado, botões para funções primárias e central multimídia virada para o condutor.

Mas... e ao volante? Já adianto que as primeiras impressões são resultado de um test drive curtíssimo. Uns 3 km ao todo, no máximo. Os percursos? Retângulos em volta de prédios da sede da GAC, em Guangzhou, nunca com velocidade superior a 50 km/h e sempre em pisos absolutamente lisos. Além de ser uma experiência bem limitada, é preciso considerar que o veículo avaliado era destinado ao mercado chinês e não passou pelo processo de tropicalização. E talvez essa seja a melhor notícia em relação à condução do GS3. Se ele chegasse aqui como é vendido na China, acredito que a situação ficaria complicada para a GAC, começando pela suspensão. Ao passar por tartarugas limitadoras de velocidade, senti um rebote maior do que o desejado, além de pancadas secas, fruto de um curso demasiadamente curto das molas e dos amortecedores.

Ao dar a partida, até me animei com o ronco encorpado do motor. Pensei que poderia estar a bordo de um ótimo desafiante para Fiat Fastback Abarth e Volkswagen Nivus GTS. No entanto, bastou uma volta em torno do prédio para descobrir o descompasso entre pedal do acelerador, motor e câmbio. As respostas acontecem de forma tardia e sem a progressividade esperada. É como andar em um carro turbo dos anos 1990. Aliviando o pé do acelerador, o GS3 também demora para reduzir as rotações e perder velocidade. O ponto positivo da nossa experiência foi a direção, muito precisa e com o peso variável. No modo esportivo, como esperado, há maior resistência ao movimento.

Se essas impressões não deixaram você muito animado, fique tranquilo. Conversando com fontes da GAC no Brasil, ouvi que o trabalho de adaptação do GS3 para o público local segue a todo vapor e inclui melhorias para que o SUV chegue às lojas com um comportamento bem diferente do da versão chinesa.

Considerando que a questão da dinâmica de condução seja resolvida, será preciso investir muito para mostrar ao público brasileiro as virtudes de um SUV com ótimo espaço interno, potência mais do que adequada e bom pacote de equipamentos. Só fica a dúvida se ainda existe espaço para a GAC em um segmento tão saturado. O GS3 até pode achar um lugar ao sol, mas será que vai corresponder às expectativas de vendas dos exigentes chineses?

GS3 SMART EDITION
99.800 YUAN

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Diant., transv., 4 cil. em linha, 1.5 16V, injeção direta, gasolina
POTÊNCIA	177 cv a 5.500 rpm
TORQUE	27,5 kgfm a 1.400 rpm
CÂMBIO	Dupla embreagem, 7 marchas, tração dianteira
ZERO A 100 KM/H	7,9 segundos
CONSUMO (CHINA)	10 km/l (urbano) 13 km/l (rodoviário) (G)
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
FREIOS	Discos ventilados
PNEUS	225/55 R18
DIMENSÕES	**Compr.:** 4,41 m **Largura:** 1,85 m **Altura:** 1,60 m **Entre-eixos:** 2,65 m
TANQUE	47 litros
PORTA-MALAS	341 litros (fabricante)
PESO	1.415 kg

ines249

AVENTURA A TODO CUSTO

FIAT MOBI TREKKING 2026 | R$ 83.490

LINHA 2026 ATUALIZA MOTOR 1.0 E OUTROS DETALHES PARA SEGUIR NO MERCADO E DEIXAR O HATCH MAIS ESPERTO; O PROBLEMA É O PREÇO, QUE ESBARRA NO DE CARROS MAIORES

André Paixão

O primeiro teste escrito por mim e publicado na **Autoesporte**, lá na edição de setembro de 2021, foi do Fiat Mobi Trekking. Na época, afirmei que o pequeno hatch era um aventureiro de mochila. O pessoal da Fiat não gostou muito. Passados quatro anos, cá estamos novamente, eu e o Mobi. Mas, de lá para cá, mudamos. Os cabelos brancos e quilos a mais (no meu caso) não me deixam mentir. Do lado do Mobi, bem, há evoluções. Por força da lei, é verdade, o subcompacto abandonou o antiquado motor 1.0 Fire de quatro cilindros e 8V para adotar o moderno e eficiente 1.0 três-cilindros Firefly de 6V. Talvez você não se lembre, mas a combinação não é inédita. Tal opção foi oferecida entre 2017 e 2020 nas versões topo de linha, inclusive com possibilidade de câmbio automatizado, mas acabou saindo de cena. Com as normas de emissões mais rígidas do Proconve L8, a Fiat decidiu trazer de volta o eficiente motor Firefly ao cardápio, dessa vez para ficar.

O que também mudou de 2021 para cá foi nosso padrão de medições de consumo. De olho nas preferências dos brasileiros, trocamos o etanol pela gasolina e agora realizamos os ensaios com o ar-condicionado ligado. Logo, não conseguimos comparar o consumo de combustível do "novo" Mobi com o da versão anterior.

A boa notícia é que o Mobi com novo coração é um carro econômico. Cravou 12,5 km/l na cidade, chegando a uma autonomia urbana de 550 km, alegrando motoristas

ines249

FIAT
Auto esporte

de aplicativos e outros eventuais clientes que poderão ir ao trabalho e voltar por uma semana sem precisar abastecer. Quem usa o pequeno Fiat como carro de trabalho também ficará grato ao saber que a marca italiana finalmente trocou a direção hidráulica pela assistência elétrica. Além do alívio para os braços, sobretudo em baixas velocidades, o carrinho ficou mais prazeroso de dirigir.

Os xingamentos quase saíram da boca de meus colegas de redação quando disse que me diverti ao volante do Mobi em um fim de semana. Ok, admito certa dose de exagero, mas a evolução é evidente e pode ser amparada em números. Segundo a Fiat, o Mobi Trekking 2026 leva 13,8 segundos para ir de zero a 100 km/h, 1 s mais rápido que a versão anterior, com motor Fire. E olha que o desempenho poderia ser ainda melhor. A versão feita para atender ao PL8 foi “capada”. Em vez de preservar os 77 cv e 10,9 kgfm lá de 2017, o Mobi Trekking 2026 tem 75 cv de potência e 10,3 kgfm de torque.

A potência máxima também chega um pouco antes, a 6 mil rotações por minuto. Ao volante, o motorista tem à disposição um carrinho ágil, com boas arrancadas e necessidade constante de trocar de marcha, graças às relações curtas do câmbio manual de cinco marchas. Aqui, adoraria dizer que a caixa está com engates melhores, mas não foi dessa vez que a Fiat mexeu na transmissão. A alavanca de curso longo limita o prazer de dirigir.

DIVULGAÇÃO

ines249

FIAT
MOBI
TREKKING
Auto esporte
TREKKING

Entre-eixos de 2,30 m é o menor entre todos os carros de passeio novos à venda no Brasil

Como disse, as primeiras relações são bastante curtas, o que reforça novamente a vocação citadina do Mobi. Conforme a velocidade aumenta, o fôlego diminui, mostrando que é um carro feito para os grandes centros. Outro indicativo disso é que o consumo rodoviário foi 0,2 km/l pior que o urbano, cravado em 12,3 km/l.

A pequena empolgação de dirigir o Mobi só é cortada pela falta de conforto a bordo. O banco do motorista não foi feito para pessoas mais corpulentas, consequência de uma carroceria estreita — tem menos de 1,70 metro de largura. A densidade da espuma também passa longe de ser ideal, fazendo a coluna reclamar depois de um par de horas ao volante. E olha que o Mobi é um carro muito popular entre motoristas de aplicativo, que costumam passar horas e horas no trânsito todos os dias. Pior para quem precisa encarar um entre-eixos de apenas 2,30 m ou o minúsculo porta-malas de 200 litros (o do rival direto, Renault Kwid, tem 290 l).

Mas seria uma injustiça dizer que o pequenino não aguenta o tranco. Estamos diante de um verdadeiro soldado que enfrenta com valentia a batalha nas grandes cidades. Na versão Trekking, o vão livre em relação ao solo é de 19 centímetros. O número é idêntico ao de um Volkswagen T-Cross, por exemplo. Ou seja, dá para passar em valetas e lombadas sem tanta preocupação. O acerto de suspensão também reforça essa vocação.

A Fiat aproveitou a troca de motor para fazer uma ligeira mudança na cabine. Na linha 2026, o painel antigo, usado desde o lançamento, foi trocado pelo da Strada, picape com a qual o Mobi compartilha plataforma e portas dianteiras. As saídas de ventilação estão maiores e o nicho

ines249

da central multimídia tem bordas retas no lugar de traços arredondados. Na versão Trekking, a tela de 7" vem de série. Tem tamanho adequado para o porte do carro, além de recursos mais modernos, como conexões Android Auto e Apple CarPlay sem fio. E já que chegamos ao quesito equipamentos, a lista não é tão longa. Há os necessários ar-condicionado, vidros e travas elétricos, volante com regulagem de altura (alô, Volkswagen Polo Track) e comandos de som, sensor de pressão dos pneus e computador de bordo monocromático de 3,5".

O Mobi 2026 ganhou também uma discretíssima atualização estética. Os adesivos da versão Trekking foram redesenhados e, em minha opinião, estão um pouco menos chamativos que na versão anterior. Maçanetas externas e capa dos retrovisores são de plástico preto brilhante. Caso o cliente tope pagar R$ 790 extras, terá o teto do carro também pintado em tom escuro. Curiosamente, se optar por uma pintura metálica, não é preciso pagar nada além dos R$ 1.790 que a Fiat cobra pelos tons cinza e prata.

Falando em cobrar, há uma pegadinha. O carro das fotos é equipado com dois pacotes opcionais. O truque é que, embora exibidos separadamente, um não pode ser incluído sem que o outro venha junto. Estamos falando dos kits Top (que, por R$ 2.000, traz sensor de estacionamento traseiro e rodas de liga leve de 14 polegadas) e Essencial (por R$ 990, adiciona cintos dianteiros com regulagem de altura, abertura do tanque e do porta-malas na cabine, faróis de neblina e retrovisores elétricos com rebatimento automático ao acionar a ré). São recursos interessantes, mas elevam o preço do Mobi para R$ 87.270, mais até que os R$ 86.990 cobrados por um Citroën C3 Feel, com o qual o pequenino Fiat compartilha o conjunto mecânico. Só que o hatch da marca francesa, além de ter projeto mais moderno, é muito maior em espaço interno e porta-malas. Se você preferir ficar na linha Fiat, meu conselho é buscar um Argo Trekking seminovo. Não é difícil encontrar unidades de 2024 com motor 1.3 e câmbio CVT com menos de 40 mil km rodados. Nessa comparação, apesar de o Mobi ser um carro 0 km, também fica em desvantagem no espaço e na motorização. Sobretudo, o Argo ainda tem câmbio automático.

Sei que para todo carro novo existem dezenas de opções de seminovos mais completos por preços da mesma faixa. Também entendo que muita gente busca no veículo zero-quilômetro o sossego de ter uma garantia de fábrica. E realmente me esforcei para terminar este texto de uma forma diferente daquele de 2021, mas continuo achando uma aventura pagar quase R$ 90 mil por um subcompacto com espaço limitado e câmbio manual. Há opções melhores, tanto no mercado de novos como no de usados. ▲

▼

MOBI TREKKING
R$ 83.490

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Diant., transv., 3 cil. em linha, 1.0 6V, flex
POTÊNCIA	75 cv a 6.000 rpm
TORQUE	10,7 kgfm a 3.250 rpm
CÂMBIO	Manual, 5 marchas, tração dianteira
ZERO A 100 KM/H	13,8 segundos (fabricante)
CONSUMO (AE)	12,5 km/l (urbano) (G) 12,3 km/l (rodoviário) (G)
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)
PNEUS	175/65 R14
DIMENSÕES	**Compr.:** 3,60 m **Largura:** 1,67 m **Altura:** 1,55 m **Entre-eixos:** 2,30 m
TANQUE	44 litros
PORTA-MALAS	200 litros (fabricante)
PESO	969 kg

👍

Motor 1.0 Firefly deixou o Mobi mais esperto e gostoso de dirigir

👎

Preço continua esbarrando no de rivais melhores; espaço interno é limitado

ines249

DOSES DE INOVAÇÃO

FOTON TUNLAND V9 | R$ 309.900

PRIMEIRA PICAPE HÍBRIDA A DIESEL DO BRASIL MESCLA DETALHES INOVADORES COM ITENS TRADICIONAIS DO SEGMENTO

Marcus Celestino

ines249

FOTON
Auto esporte

Os estoicos teriam dificuldades em trabalhar o exercício de impermanência das coisas com os clientes brasileiros do segmento de picapes médias. Até parece que, para esse nicho, nada flui, nada muda, tudo permanece igual. As preferências são sempre as mesmas: boa capacidade de carga, robustez, motor a diesel e vocação para o trabalho.

A Foton Tunland V9 tenta reforçar todos esses predicados, mas com diferenciais importantes: sistema híbrido leve de 48 Volts que ajuda nas acelerações e na eficiência, cabine muito mais caprichada e itens tecnológicos que o segmento não costuma trazer. Assim, aposta em ir além do que aquilo que o consumidor brasileiro está habituado a receber de uma picape média.

Picape média que, inclusive, tem porte que salta aos olhos. Imponente, a Tunland mede 5,61 metros de comprimento, 2,09 m de largura, 1,95 m de altura e dispõe de 3,35 m de entre-eixos. É bem maior que uma Toyota Hilux, com seus 5,32 m de comprimento e 3,09 m de entre-eixos, ou uma Ford Ranger (5,36 m e 3,27 m).

Vale lembrar que a Tunland tem dois visuais diferentes no Brasil. A V7 é a “cara” da Ford F-150. Já a V9, avaliada por nossa reportagem, tem dianteira que reverencia a Ram 1500. A traseira até segue a cartilha do segmento, com o nome da fabricante estampado na tampa da caçamba, mas ousa um pouco mais ao integrar as lanternas com uma barra iluminada — similar à da BYD Shark. As rodas escurecidas têm 18 polegadas.

Antes de tecer comentários acerca do interior, vamos a números fundamentais para a clientela de picapes médias. A Foton Tunland V9 tem capacidade de carga de 1 tonelada — no limite do que exige a legislação e um pouco abaixo da média do segmento, mas nada de prejudicial. Compensa com bons 28 graus de

👍

Conforto e acabamento acima da média do segmento; bom nível de equipamentos

👎

Desempenho e consumo aquém do esperado; alertas intrusivos e falhas de conectividade

DIVULGAÇÃO

ines249

FOTON
4X4
Auto esporte

Sistema híbrido leve não traciona as rodas só em modo elétrico, mas já isenta a V9 do rodízio em São Paulo

FOTON
Auto esporte

ângulo de ataque e 26 graus de saída, além de 70 cm de capacidade de imersão e 24 cm de vão livre do solo, que permitem à caminhonete encarar trilhas, pedras, buracos e cursos d'água rasos com tranquilidade.

Se a Foton Tunland V9 demonstra aptidão para enfrentar adversidades, ao mesmo tempo não abdica do conforto. O interior da picape transmite qualidade e tecnologia bem acima do que o segmento costuma apresentar, remetendo até a carros de passeio da Mercedes-Benz. Há couro na cor Café por todos os lados, além de painel e forração das portas com materiais suaves ao toque. Nos idos de 2017, tive a oportunidade de guiar a natimorta Mercedes-Benz Classe X, picape que tomava a Nissan Frontier como base. Apesar da grife, tinha uma cabine frugal demais, com excesso de plástico duro para um produto que tinha aspirações premium. Nesse sentido, a chinesa Tunland V9 é tudo o que o frustrado projeto de caminhonete da marca alemã gostaria de ser — e mais um pouco.

A picape média da Foton, com preço sugerido de R$ 309.900, tem ainda ar-condicionado digital de duas zonas com saída para a segunda fileira, teto solar panorâmico, carregador de celular por indução, luz ambiente configurável e outros mimos. O painel de instrumentos digital de 12,3 polegadas tem três estilos, sendo o clássico o melhor de todos, com informações bem apresentadas ao motorista. A central multimídia de 14,6 polegadas é agradável para o usuário, mas vale dizer que o Apple CarPlay sem fio não funcionou durante nosso teste. Tive de usar um cabo USB — e a entrada é convencional, não do tipo C.

Os bancos dianteiros têm aquecimento e resfriamento; o do motorista traz oito posições de ajustes e três de memória. Além disso, há ajustes do cinto de segurança e de altura e profundidade da coluna de di-

ines249

reção. Isso garante ao condutor uma posição excepcional para guiar a caminhonete na cidade, na estrada ou no off-road.

Ao volante, inclusive, a Foton Tunland V9 apresenta comportamento interessante, muito em decorrência da suspensão com molas helicoidais na traseira. Combinada à arquitetura independente do tipo duplo-A na dianteira, deixa a picape com rodar estável, sem pular tanto em pisos irregulares quando está com a caçamba vazia. Diferentemente do eixo rígido com feixes de molas usado na maioria das picapes médias, molas helicoidais absorvem melhor os impactos e reduzem a batida seca. Desse modo, a suspensão por molas helicoidais reduz os sacolejos da traseira e, em curvas, faz o chassi rolar menos. Por outro lado, compromete a capacidade de carga e a robustez, por isso costuma ser menos aceita pelos conservadores clientes de picapes médias.

O conjunto motriz é formado pelo motor Aucan 2.0 turbodiesel e por um sistema híbrido leve de 48V. Com o auxílio de um motor elétrico de 12 cv e 5 kgfm, oferece bom torque em baixa rotação (45,4 kgfm logo a 1.500 rpm) e acelerações lineares. Mas nem tudo são flores. Mesmo com a tecnologia híbrida, o consumo não é dos melhores: 8,7 km/l na cidade e 9,9 km/l na estrada (Inmetro). Em nosso primeiro contato, alcançamos 10,2 km/l em ciclo misto. Mesmo sem eletrificação, as rivais têm números similares. O câmbio automático de oito marchas da ZF tenta compensar a limitação de potência, nem sempre com sucesso. As trocas são suaves, mas a programação prioriza economia e conforto, alongando as marchas e prejudicando as retomadas. As respostas, no geral, ficam lentas, o que passa a sensação de que o conjunto está sempre “correndo atrás” da potência que falta. No segmento, só a Ford Ranger 2.0 entrega menos, com seus 170 cv.

A direção tende a ser leve em manobras e a altas velocidades, mas a precisão ainda é adequada para uma picape média em todos os modos de condução (Normal, Eco, Lama, Neve, Sport, Areia). Para completar, há auxílios à condução como alerta de colisão, assistente autônomo de frenagem, assistente de permanência em faixa, reconhecimento de placas de velocidade, detector de ponto cego e controle de cruzeiro adaptativo (ACC). Unidos, não formam o Capitão Planeta e ainda geram um universo de barulhos irritantes, clamando pela atenção do motorista o tempo todo de um modo que mais atrapalha do que ajuda. Pelo menos o condutor pode desativar a maioria dos alertas, se quiser.

Ainda no quesito segurança, a Foton Tunland V9 tem seis airbags, câmera de ré e câmera de 360 graus com função chassi transparente, para que o motorista veja o que está por baixo do veículo. Entretanto, a resolução na central multimídia poderia ser melhor. Apesar desses pormenores, a caminhonete lê muito bem seu público-alvo. Incrementa a receita de uma picape média básica com alguns temperos extras. Se o consumidor de picapes médias representa um grande desafio filosófico para os estoicos, a Foton Tunland V9 sabe disso e dá pitadas de inovação tão discretas quanto o auxílio de seu sistema híbrido.

TUNLAND V9
R$ 309.900

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Diant., transv., 4 cil. em linha, 2.0 16V, injeção direta, turbo, diesel + elétrico
POTÊNCIA COMB.	175 cv a 3.600 rpm
TORQUE COMB.	45,4 kgfm entre 1.500 rpm e 2.600 rpm
CÂMBIO	Automático, 8 marchas, tração 4x4
ZERO A 100 KM/H	13 segundos
BATERIA	ND
CONSUMO (INMETRO)	8,7 km/l (urbano) 9,9 km/l (rodoviário) (G)
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., braços sobrepostos (diant.) e eixo rígido com molas helicoidais (tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
PNEUS	265/70 R18
DIMENSÕES	**Compr.:** 5,62 m **Largura:** 2,09 m **Altura:** 1,96 m **Entre-eixos:** 3,36 m
CAÇAMBA	1.379 litros
CAPACIDADE DE CARGA	1.000 kg (fabricante)
ÂNGULO DE ENTRADA	28°
ÂNGULO DE SAÍDA	26°
TANQUE	76 litros
PESO	2.335 kg

ines249

LP:39092
DL12024 V

ines249

1 EXAME DOT
1 EXAME DOT

DA BORRACHA AO CARRO

AUTOESPORTE VISITOU A FÁBRICA DA PIRELLI NO BRASIL PARA MOSTRAR CADA ETAPA DO COMPLEXO PROCESSO DE FABRICAÇÃO DE UM PNEU

Vitória Drehmer

NICK DIMBLEBY

ines249

Se alguém te dissesse que um pneu não nasce redondo, você acreditaria? Aliás, você levaria a sério se alguém te contasse que a história começa longe da borracha? Imagino que a resposta às duas perguntas seja não. Pois bem. **Autoesporte** visitou a fábrica da Pirelli, em Campinas (SP), e agora explica como essa jornada acontece. E já aviso que tudo é muito mais complexo (e tecnológico) do que parece.

Para começo de conversa, um pneu nasce junto de um carro. Ou melhor, junto de cada versão de um modelo que uma marca ainda vai lançar. É que quando uma montadora começa a projetar um novo carro, já encomenda o desenvolvimento de seus pneus. Não é exagero: plataforma, suspensão, freios, consumo, ruído e toda a engenharia dependem diretamente de como o pneu vai se comportar. Faz sentido, já que estamos falando do único componente do veículo que toca o chão.

E aí vem a primeira surpresa: dos primeiros testes até a homologação, um pneu leva, em média, dois anos para chegar ao mercado. Sim, eu avisei: é complexo. Mas, afinal, que caminho tão longo é esse?

VIRTUALIZAÇÃO

Depois de definido o propósito do carro e de seus pneus, inicia-se uma etapa chamada virtualização. Antes de ir para o laboratório físico, cada componente passa por modelagens e análises virtuais. É nesse processo que os engenheiros criam um modelo digital do pneu, antecipando as caracterís-

No Brasil, a Pirelli tem duas fábricas de pneus: uma em Campinas (SP) e outra em Feira de Santana (BA)

ines249

ticas mais importantes do produto real: dimensões, peso, desenho, rigidez, elasticidade e densidade. Dessa forma, é possível prever como o pneu vai reagir às mais diversas condições de aderência, frenagem, desgaste, aquecimento e até eficiência energética.

Além de precisa, a simulação é estratégica: reduz o tempo de desenvolvimento e o consumo de materiais de testes, o que contribui para mitigar os impactos ambientais. Portanto, antes mesmo de existir fisicamente, o pneu já acumula quilômetros percorridos dentro do computador e até com ajuda de inteligência artificial. É o famoso "só acredito vendo". Ainda bem que eu vi.

LABORATÓRIO QUÍMICO

Ainda estamos longe da etapa em que o pneu realmente ganha vida. Depois das simulações virtuais, começam os cálculos em um laboratório químico para criar a receita da borracha. E não estamos falando de um único tipo, até porque um pneu pode ter até 16 compostos diferentes.

Os químicos e engenheiros misturam borracha natural, borracha sintética, sílica, negro-de-fumo, resinas, óleos, plastificantes e diversos aditivos. Cada item tem uma função específica: aderir melhor ao solo, reduzir a resistência ao rolamento, dissipar calor, aumentar a durabilidade, melhorar as frenagens e por aí vai. Nesse tempo, ainda tem quem esteja fazendo várias pesquisas para encontrar materiais cada vez mais sustentáveis.

> A PIRELLI PRODUZ 75 MILHÕES DE PNEUS POR ANO EM TODO O MUNDO

Antes de liberar toneladas de matéria-prima para o setor de misturação, o laboratório cria pequenas amostras em escala reduzida. Tudo para entender se a borracha vai se comportar do jeito que o engenheiro planejou — e sem-

3?9
679
679
343
341
341
679
679

ines249

pre com medição rigorosa. Isso ajuda a explicar por que, na maioria das vezes, a criação é eficiente já na primeira tentativa. Impressionante.

A COZINHA DOS PNEUS

Com a fórmula ideal nas mãos, a receita vai para a etapa em que tudo se torna real, o Banbury. É aí que os compostos ganham homogeneidade por meio de uma máquina gigantesca que transforma pó, grânulos, líquidos e polímeros em uma massa uniforme. É a cozinha da fábrica.

Acabou? Longe disso. O próximo passo é transformar a mistura em lâminas. Nessa fase o material é esticado, cortado, prensado e moldado até formar cada camada do pneu. A banda de rodagem nasce aqui, assim como os flancos e as partes internas. Cada molde precisa ter a espessura certa e o corte exato. Afinal, qualquer milímetro fora do lugar compromete o resultado esperado. É por isso que todo o processo produtivo é monitorado em tempo real.

Em seguida, tudo segue para a máquina de construção de pneus. Ali, cada componente é encaixado em seu lugar: lonas internas, estruturas têxteis e metálicas, banda de rodagem e reforços laterais. E surge o pneu de verdade! É como se fosse um pão cru antes de ir ao forno. Falta só a parte final da receita: calor e pressão. E isso nos leva à vulcanização, etapa na qual o pneu fica pronto de fato.

É como "assar um bolo". Máquinas gigantes funcionam como fornos industriais a temperaturas que variam entre 140 ºC e 200 ºC. Ali, o pneu ganha elasticidade, espessura, forma e tudo que faz dele... um pneu. É o produto pronto para rodar.

TESTES DA VIDA REAL

Pronto? Na verdade, quase. Antes de chegar às ruas, cada pneu passa por uma bateria de exames para comprovar que atende aos padrões de segurança, desempenho e durabilidade.

CIRCUITO
PANAMERICANO

ines249

Toda a operação da marca italiana de pneus no Brasil conta com 6,5 mil funcionários

CAMPO DE PROVAS DA PIRELLI É O CIRCUITO PANAMERICANO, NO INTERIOR DE SP

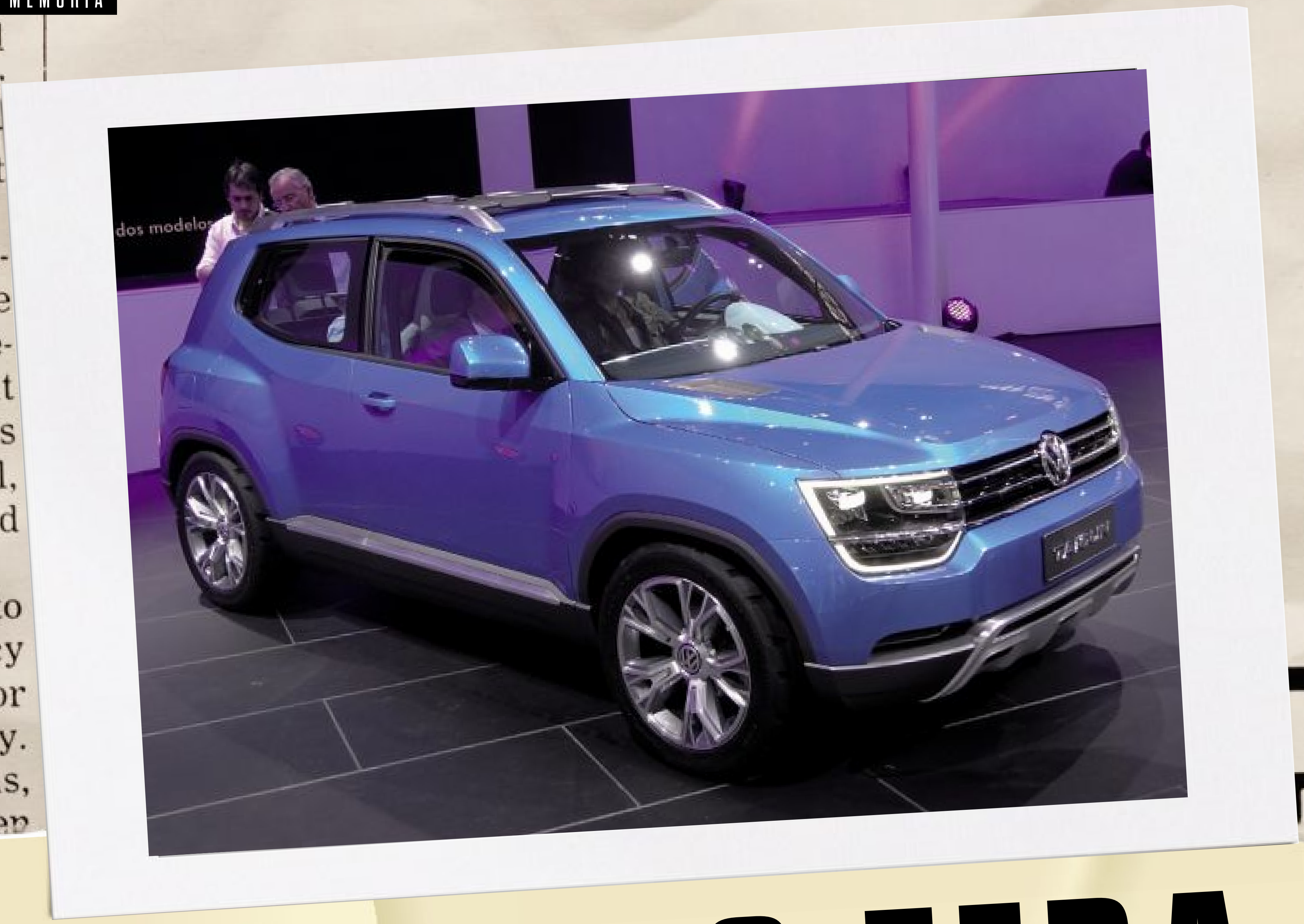
Tem inspeção visual humana e testes automatizados dentro do ambiente controlado. Máquinas colocam pneus para girar sob cargas e velocidades específicas, como se estivessem rodando em uma estrada real. O laboratório consegue simular anos de desgaste em poucas horas ou dias, além de medir quanta energia um pneu exige para rolar. Plataformas robóticas também analisam os níveis de deformação e sensores monitoram detalhes como temperatura, vibração e ruídos.

Antes de iniciar a produção em larga escala, é preciso passar por um laboratório a céu aberto, a chamada pista de testes. No caso da Pirelli, o conhecido Circuito Panamericano. É lá que os pneus são testados em condições reais, com carros de verdade e pilotos especializados em conferir o comportamento em frenagens, curvas, piso molhado, piso irregular, alta velocidade e mais. É a hora de provar se tudo que foi projetado realmente funciona.

Depois disso, o pneu está finalmente pronto para ir às ruas e segue para o armazém, onde recebe um código de identificação e rastreamento. É o último ponto dentro da fábrica. Dali, o produto segue para quem pediu: a própria montadora, uma concessionária ou um centro de distribuição.

No fim das contas, fabricar um pneu é muito mais do que moldar borracha. É unir engenharia, química, tecnologia, precisão milimétrica e testes incansáveis. Portanto, valorize cada curva que você faz, cada frenagem e cada viagem longa e silenciosa. Porque, antes de os pneus do seu carro encostarem no asfalto, eles já rodaram um mundo inteiro.

ines249



ELE ERA O TERA

TAIGUN, DESTAQUE DO SALÃO DO AUTOMÓVEL DE 2012, NASCEU HÁ UMA DÉCADA PARA SER O SUV PEQUENO DA VW

Marcos Rozen

O ano era 2012, e a Volkswagen nem sonhava em ausentar-se de um Salão do Automóvel de São Paulo. No estande da marca estava uma das vedetes do evento, o Taigun.

Ainda que tenha sido apresentado como um conceito, ele era 100% funcional: pintado na cor Seaside Blue, era equipado com um motor 1.0 TSI de três cilindros a gasolina com 110 cv. Pesava 985 kg, ia de zero a 100 km/h em 9,2 segundos e alcançava 186 km/h (dados de fábrica).

O Taigun recebeu status de grande estrela: veio o presidente global, a VW chamou a apresentação de "estreia mundial" e, em comunicado, disse que "se chegar à produção em série ele poderá ser comercializado internacionalmente, e não apenas na América do Sul". A fábrica ainda reforçou que "todos os conceitos que a VW apresenta nos salões podem se tornar veículos de produção. É bem provável que o Taigun venha um dia a aparecer nas concessionárias Volkswagen".

O estilo do Taigun remetia diretamente ao então menor SUV da marca, o Tiguan — até o nome era parecidíssimo, com as mesmas letras em outra ordem. Seu lançamento comercial já era dado como certo: estimava-se 2016, mas isso nunca aconteceu. O que será que deu errado?

Pode-se dizer que matou o Taigun seu berço, bom demais. O modelo nada mais era do que um SUV do Up!, um subcompacto de excelente qualidade construtiva — não à toa, recebeu 5 estrelas nos testes de colisão do Latin NCAP da época, conquista inédita no segmento. Porém, isso tinha um preço, literalmente.

O Up! foi lançado no Brasil em 2014, colocado pela própria marca como sucessor do Fusca, um fardo enorme. A expectativa era vender 120 mil unidades apenas no primeiro ano, mas foram apenas 59 mil, menos da metade.

O marco de 200 mil Up! nacionais produzidos só foi alcançado três anos depois do lança-

DIVULGAÇÃO/ACERVO MIAU

ines249

Taigun compartilhava com o Up! a base, parte do interior e a cara plataforma PQ12

mento, mesmo engordado por exportações para sete países da América Latina.

Isso ocorreu por uma soma de razões: estilo não exatamente unânime, uma estranha estratégia de oferecer apenas versões mais caras de início e a concorrência feroz na faixa de entrada, bem diferente de hoje: o Up! tinha de brigar não só dentro de casa, contra Gol e até Fox, mas também na rua, onde estavam Mille, Novo Uno, Palio Fire, Celta, Onix, novo Ka, HB20 e outros.

Em 2015 o Up! ganhou exatamente o conjunto mecânico do Taigun mostrado no salão de 2012, ou seja, o motor TSI (turbo com injeção direta) 1.0. Mesmo assim, suas vendas não decolaram.

Esse cenário acendeu uma luz vermelha enorme na sede da Volkswagen em São Bernardo do Campo (SP). Isso porque o plano era que Up! e Taigun, juntos, alcançassem no mínimo 200 mil unidades fabricadas ao ano, justificando o uso de uma plataforma só deles (a PQ12).

Mas o Up! não embalava no mercado e acabou entrando no círculo mais temido por um carro: vendas em queda faziam com que seu já alto custo unitário de produção crescesse, forçando o preço de venda ainda mais para cima e levando as vendas ainda mais para baixo, na mesma proporção. O financeiro e a engenharia avisaram que não dava para reduzir o custo de produção da PQ12, e a diretoria ficou com medo de que os clientes transferissem ao Taigun a mesma impressão que tinham do Up!: caro demais para o tamanho. Foi o golpe fatal, dado em 2015.

A decisão foi deixar para produzir um SUV pequeno na plataforma MQB do Polo, que tinha chance muito maior de alcançar bom volume e fazer o círculo inverso do Up! — quanto mais vender, menor é o custo de produção e mais competitivo o carro pode ser. Mas de lá até aqui foram necessários 13 anos para nascer um modelo na mesma faixa de mercado do Taigun, o Tera.

De qualquer forma, a VW aprendeu a lição e fez o Tera de um tamanho mais próximo ao do T-Cross do que do Up! — o Taigun tinha só 3,85 metros de comprimento, mesma medida de um Nissan March.

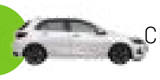
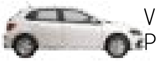
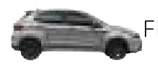
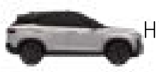
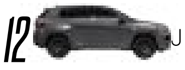
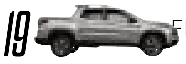
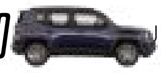
No entanto, nem tudo se perdeu: do Taigun sobrou o motor TSI 1.0 embaixo do capô do Tera. Todo o resto, porém, ficou mesmo só na história — e no material de divulgação que hoje é peça do acervo do Miau, o Museu da Imprensa Automotiva.

MARCOS ROZEN
é fundador do Museu da Imprensa Automotiva – Miau

ines249

MODELOS

Automóveis de passeio e comerciais leves mais emplacados. A ordem leva em conta o desempenho de vendas no mês de novembro

		NOVEMBRO 2025	OUTUBRO 2025	ACUMULADO 2025	VARIAÇÃO MENSAL
1	FIAT STRADA	13.019	14.041	128.367	-7,3%
2	VOLKSWAGEN TERA	9.772	10.162	37.695	-3,8%
3 	CHEVROLET ONIX	9.524	7.439	71.900	28%
4 	VOLKSWAGEN POLO	9.381	9.150	112.243	2,5%
5	VOLKSWAGEN T-CROSS	9.016	7.113	82.121	26,8%
6 	FIAT ARGO	8.386	9.981	92.383	-16%
7 	HYUNDAI CRETA	7.689	8.679	68.008	-11,4%
8	HYUNDAI HB20	7.640	9.687	76.107	-21,1%
9	RENAULT KWID	7.303	5.300	52.152	37,8%
10	FIAT MOBI	7.188	6.277	66.581	14,5%
11	CHEVROLET ONIX PLUS	5.995	5.853	46.317	2,4%
12 	JEEP COMPASS	5.889	6.257	54.623	-5,9%
13	NISSAN KICKS	5.646	5.721	51.968	-1,3%
14	HONDA HR-V	4.963	6.711	56.833	-26,1%
15	VOLKSWAGEN SAVEIRO	4.796	6.437	59.588	-25,5%
16	CHEVROLET TRACKER	4.528	5.290	54.634	-14,4%
17	HYUNDAI HB20S	4.425	5.517	33.645	-19,8%
18	FIAT FASTBACK	4.381	5.666	51.799	-22,7%
19 	FIAT TORO	4.268	5.915	45.858	-27,8%
20 	JEEP RENEGADE	4.230	4.263	40.649	-0,8%

QUEDA NAS VENDAS

Novembro de 2025 foi de queda para o mercado automotivo no Brasil, tanto em relação ao mês anterior quanto no comparativo com o mesmo período do ano passado. Foram 226.705 carros de passeio e comerciais leves emplacados no país no período, o equivalente a 8,2% menos que em outubro e 6,2% de baixa tendo como referência novembro de 2024. Os dados são da consultoria K.Lume. A projeção da empresa especializada é de que 2025 feche marcando entre 2,5 milhões e 2,55 milhões de emplacamentos, com uma alta anual menor em relação a 2024 do que previam as projeções do início do ano. Entre os modelos mais vendidos do mês, a Fiat Strada segue na primeira colocação, com 13.019 unidades, e o Tera se consolida em segundo lugar (9.772). O pódio é completado pelo Chevrolet Onix (9.524), que volta a ocupar posição de destaque no ranking após longo tempo.

VOLKSWAGEN SE APROXIMA DA FIAT

Sim, a marca italiana ainda lidera o ranking: registrou 45.107 emplacamentos em novembro. Porém, a Volkswagen vem se aproximando da rival, com 40.865 veículos emplacados no período e três modelos entre os cinco mais vendidos (Tera, Polo e T-Cross). Após sucessivas quedas, a Chevrolet reage (27.528). No acumulado do ano, a Fiat ainda tem sobras para fechar 2025 em primeiro lugar.

MARCAS

Posição dos emplacamentos de automóveis e comerciais leves no mês de outubro por marca

		NOVEMBRO 2025	OUTUBRO 2025	ACUMULADO 2025	VARIAÇÃO MENSAL	PARTICIPAÇÃO NO MÊS
1	**FIAT**	45.107	50.652	480.377	-11%	19,9%
2	**VOLKSWAGEN**	40.865	41.767	388.529	-2,2%	18%
3	**CHEVROLET**	27.528	26.939	246.401	2,2%	12,1%
4	**HYUNDAI**	19.890	24.170	182.948	-17,7%	8,8%
5	**RENAULT**	13.661	11.993	118.619	13,9%	6%
6	**JEEP**	11.965	12.700	110.756	-5,8%	5,3%
7	**BYD**	9.832	10.194	97.171	-3,6%	4,3%
8	**HONDA**	8.975	10.067	92.630	-10,9%	4%
9	**TOYOTA**	8.077	12.763	158.864	-36,7%	3,6%
10	**CAOA CHERY**	7.052	8.083	64.226	-12,8%	3,1%
11	**NISSAN**	6.516	7.159	70.365	-9%	2,9%
12	**GWM**	4.924	5.227	37.304	-5,8%	2,2%
13	**FORD**	4.542	5.512	48.799	-17,6%	2%
14	**CITROËN**	3.282	3.498	34.848	-6,2%	1,4%
15	**RAM**	2.545	3.298	26.289	-22,8%	1,1%

ines249

VENDAS POR CATEGORIA

Acompanhe o desempenho dos emplacamentos de carros 0 km no Brasil dentro de cada segmento durante o mês de novembro de 2025

Hatches

		Nov.	Out.	2025	Variação mensal
1	**Chevrolet Onix**	9.524	7.439	71.900	28%
2	**Volkswagen Polo**	9.381	9.150	112.243	2,5%
3	**Fiat Argo**	8.386	9.981	92.383	-16%
4	**Hyundai HB20**	7.640	9.687	76.107	-21,1%
5	**Renault Kwid**	7.303	5.300	52.152	37,8%

Chevrolet Onix ganha fôlego e sobe três posições para voltar a liderar a categoria após longo tempo. Argo e HB20 fecham mês com variação negativa.

Híbridos*

		Nov.	Out.	2025	Variação mensal
1	**GWM Haval H6**	2.923	3.031	25.096	-3,6%
2	**BYD Song Plus**	2.504	1.800	16.071	39,1%
3	**BYD Song Pro**	1.876	1.644	18.670	14,1%
4	**Toyota Corolla Cross**	1.187	1.385	11.961	-14,3%
5	**BYD King**	857	1.291	11.456	-33,6%

Corolla Cross sofre as consequências de desastre em fábrica de motores e cai duas posições. Haval H6 segue líder e BYD tem três modelos no top-5.

Elétricos

		Nov.	Out.	2025	Variação mensal
1	**BYD Dolphin Mini**	2.880	2.793	28.594	3,1%
2	**Geely EX2**	835	50	885	1.570%
3	**BYD Dolphin**	802	1.731	12.890	-53,7%
4	**BYD Yuan Pro**	340	419	4.398	-18,9%
5	**BYD Seal**	326	308	2.873	5,8%

EX2 mal chegou ao mercado e já é vice-líder do segmento. Dolphin Mini lidera com folga, mas os primos Dolphin e Yuan Pro caem em vendas.

Sedãs compactos

		Nov.	Out.	2025	Variação mensal
1	**Chevrolet Onix Plus**	5.995	5.853	46.317	2,4%
2	**Hyundai HB20S**	4.425	5.517	33.645	-19,8%
3	**Volkswagen Virtus**	3.285	3.615	34.555	-9,1%
4	**Fiat Cronos**	2.375	1.846	23.669	28,7%
5	**Honda City Sedan**	1.292	1.644	16.166	-21,4%

Onix Plus segue na primeira posição e HB20S é o vice-líder, apesar da queda nas vendas. Fiat Cronos tem o maior crescimento da categoria.

Sedãs médios e premium

		Nov.	Out.	2025	Variação mensal
1	**Toyota Corolla**	1.034	2.295	30.980	-55%
2	**BYD King**	857	1.291	11.456	-33,6%
3	**Volkswagen Jetta**	393	15	890	2.520%
4	**BMW Série 3**	359	396	4.037	-9,3%
5	**Nissan Sentra**	341	761	4.727	-55,2%

Chegada do facelift impulsiona vendas do Jetta GLI, que fica em terceiro. Corolla continua líder, mas as comercializações caíram devido à falta de motores.

SUVs e crossovers compactos

		Nov.	Out.	2025	Variação mensal
1	**Volkswagen Tera**	9.772	10.162	37.695	-3,8%
2	**Volkswagen T-Cross**	9.016	7.113	82.121	26,8%
3	**Hyundai Creta**	7.689	8.679	68.008	-11,4%
4	**Nissan Kicks**	5.646	5.721	51.968	-1,3%
5	**Honda HR-V**	4.963	6.711	56.833	-26,1%

Tera se consolida na liderança e HR-V volta a dar as caras entre os cinco mais vendidos. T-Cross retorna ao top-5 e é o único com variação positiva.

SUVs médios, grandes e premium

		Nov.	Out.	2025	Variação mensal
1	**Jeep Compass**	5.889	6.257	54.623	-5,9%
2	**Caoa Chery Tiggo 7**	4.060	4.248	33.496	-4,4%
3	**GWM Haval H6**	3.493	3.489	26.528	0,1%
4	**BYD Song Plus**	2.504	1.800	16.071	39,1%
5	**BYD Song Pro**	1.876	1.644	18.670	14,1%

Corolla Cross some do ranking por problema em fábrica e liderança fica com o Compass. BYD tem dois representantes e Haval H6 marca presença.

Picapes compactas e intermediárias

		Nov.	Out.	2025	Variação mensal
1	**Fiat Strada**	13.019	14.041	128.367	-7,3%
2	**Volkswagen Saveiro**	4.796	6.437	59.588	-25,5%
3	**Fiat Toro**	4.268	5.915	45.858	-27,8%
4	**Ram Rampage**	2.423	3.053	23.085	-20,6%
5	**Chevrolet Montana**	1.375	1.848	18.849	-25,6%

Ao contrário dos últimos meses, todas as picapes fecham novembro com vendas em queda. Mesmo assim, Strada lidera no segmento e no geral.

Picapes médias e grandes

		Nov.	Out.	2025	Variação mensal
1	**Toyota Hilux**	4.047	5.204	45.410	-22,2%
2	**Chevrolet S10**	2.998	3.312	27.875	-9,5%
3	**Ford Ranger**	2.676	3.310	30.808	-19,2%
4	**Mitsubishi Triton**	1.023	1.242	9.206	-17,6%
5	**Fiat Titano**	378	337	5.763	12,2%

Apesar do maior índice de queda, Hilux ainda tem ótima margem na ponta da categoria. Titano desbanca Frontier e volta a figurar entre as líderes.

** São considerados híbridos neste levantamento apenas modelos do tipo HEV e PHEV*

ines249

Joaquim Oliveira *dirigiu o novo Nissan March em Millbrook, no Reino Unido*

Vitória Drehmer *(@vitoriadrehmer) também foi à China para dirigir o novo BYD Yuan Pro, que será o primeiro SUV compacto híbrido plug-in a chegar ao Brasil*

André Schaun *(@andreschaun) viajou para Munique, Alemanha, para dar uma espiada no carro de F1 da Audi que estreia em 2026*

André Paixão *(@paixaoaovolante) viajou para a China para ver de perto os futuros lançamentos da GAC no Brasil*

Cauê Lira *(@cauelira) deu a volta ao mundo até Tóquio, no Japão, onde acompanhou o Japan Mobility Show, antigo Salão de Tóquio*

COTIDIANO

AUTOESPORTE PELO MUNDO

Entre mais de 145 mil quilômetros percorridos em viagens, registramos dois salões históricos em cada lado do globo. Enquanto o Salão de São Paulo marca sua reestreia após sete anos de hiato, o de Tóquio antecipa o futuro da mobilidade com muita tecnologia

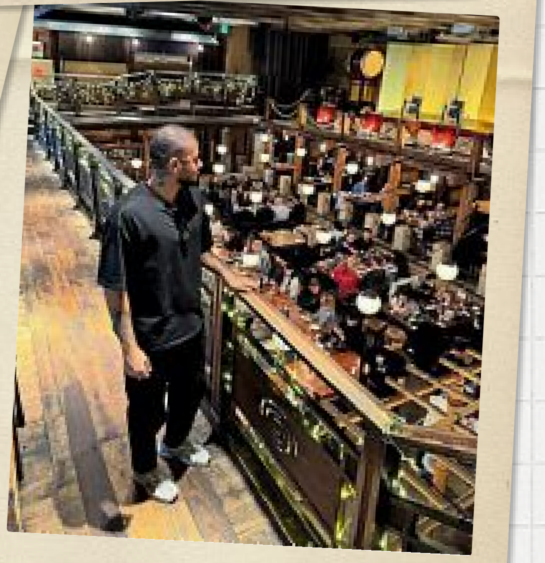
@ perfil pessoal no Instagram para você conhecer melhor o time AE

Shell V-Power
PAN
EY
Autoesporte

Com mais uma edição histórica do Carro do Ano concluída, a equipe de **Autoesporte** comemorou o fim da noite com muita energia, sensação de missão cumprida e a despedida oficial do editor Marcus Celestino.

Um brinde! Depois de uma completíssima cobertura do Salão do Automóvel no site e nas redes sociais, a redação comemorou na sala de imprensa com a bebida mais apropriada para a ocasião: energéticos.

Classudo! Na Alemanha, o editor executivo de **AE**, André Schaun, posou ao lado do conceito do carro que Bortoleto usará na temporada de estreia da Audi na Fórmula 1, em 2026.



Durante sua viagem a Tóquio, Cauê Lira aproveitou para conhecer o restaurante japonês que inspirou a icônica cena de luta de espadas do final de *Kill Bill*, de Quentin Tarantino.

145.710 KM

percorridos pela equipe no mês em viagens e testes

33 carros

foram testados para a produção de conteúdo para o site e a revista

---

FRASES SOLTAS NA REDAÇÃO

"Você lava a sola do seu sapato?", disparou o editor-chefe, André Paixão, para a repórter Vitória Drehmer durante a coletiva de imprensa do Salão do Automóvel de SP, ao reparar o nível de limpeza impecável da sola de seu tênis.

ines249

CARAMELOS
COCO
DEMISON
Dias

DIRETO DE BELÉM

UM SÓ PLANETA

O Brasil chamou a atenção em 2025. O país **sediou a COP30**, o principal evento da ONU sobre a crise climática.

Para você ficar por dentro do que aconteceu na COP e acompanhar iniciativas que contribuem para o desenvolvimento sustentável da região Norte, **confira a coluna Direto de Belém.**

Acesse o Um Só Planeta e não perca nenhum conteúdo.

Leia aqui

PATROCÍNIO
GERDAU
O futuro se molda

APOIO
MBRF
Marfrig brf

PARCERIA
O MUNDO que queremos
ONU programa para o meio ambiente 50 1972-2022

REALIZAÇÃO
EDITORA GLOBO
EDIÇÕES | GLOBO CONDÉ NAST
SGR
100 ANOS DE GLOBO

ines249

Desacelere. Seu bem maior é a vida.
À frente do tempo. E boa sorte para quem tentar alcançá-los.
Conheça os modelos elétricos da Audi e descubra por que o A6 e-tron foi eleito o Carro do Ano Luxo 2026.
Q6 e-tron
SQ6 Sportback e-tron
A6 Sportback e-tron
e-tron
O luxo de um futuro elétrico.
Imagem meramente ilustrativa. Para mais informações, consulte um concessionário Audi.